Das Luftschiff

im internen Recht und Völkerrecht.

Von Dr. F. Meili,

o. ö. Professor des internationalen Privatrechts an der Universität Zürich
Membre de l'Institut de droit international.

Verlag: Art. Institut Orell Füssli
Zürich 1908

Inhaltsangabe.

Vorwort.

Noch stehen wir staunend vor den vielseitigen und grossartigen Erfolgen, welche die moderne Technik auf manchen Gebieten in rastloser Arbeit hervorgerufen hat. Die bedeutenden Schöpfungen, welche sich an die Elektrizität anreihen, haben der Welt geradezu ein neues Bild aufgeprägt. Allein in nimmer ruhendem Schaffen ist ein weiterer Fortschritt erzielt worden: die Luft ist jetzt erobert, dergestalt, dass die Luftschiffahrt in nächster Zeit zu einem regulären Verkehrsmittel erhoben sein wird.

Die Leistungen der modernen Technik legen auch der Rechtswissenschaft neue Pflichten auf, und ähnlich, wie z. B. die Elektrizität ein Spezialrechtsgebiet hervorgerufen hat, so muss auch das Recht der Luftschiffahrt untersucht und zur Diskussion gestellt werden. Überall da, wo die Menschen in geschäftliche Beziehungen treten, ist auch das Recht anwesend, und auch da, wo die *Gesetzgebung* noch nicht interveniert hat, begleitet es sie, und mag diese noch so unentwickelt sein, so umfängt das Recht als eine lückenlose Weltgrösse die Beteiligten ordnend, klärend, unterstützend. Allein bei einem so ganz modernen Vehikel wie das Luftschiff ist es fragwürdig, welche der bestehenden Satzungen darauf Anwendung finden, und überhaupt entstehen Zweifel darüber, ob der neue Tatbestand ihnen einfach analog unterstellt werden darf.

Unter diesen Umständen dürfte es zweckmässig sein, die ganze Gruppe der mit der Luftschiffahrt zusammenhängenden Fragen in einem Gesamtbilde zu beleuchten und

sodann zu prüfen, ob nicht neue Rechtssätze geschaffen oder ob nicht Staatsverträge vereinbart werden sollten. Bei der eigenartigen Natur dieser Materie ist es etwas gewagt, jetzt schon dazu öffentlich Stellung zu nehmen und eine Meinung auszusprechen; allein was ich hier sage, muss unter den Schutz der bekannten kaufmännischen Wendung „Irrtum vorbehalten" gestellt werden: es liegt nur ein bescheidener juristischer Versuch vor. Ich habe ein volles Verständnis dafür, dass bei den neuen Tatbeständen, welche durch Erfindungen geschaffen werden, immer wieder und in erster Linie auf die technischen und anderweitigen Sachverständigen abgestellt werden muss, und wenn ich mir auch stets Mühe gebe, in neue Verhältnisse einzudringen, so ist es mir vollends bei der rechtlichen Würdigung der Institution der Luftschiffe klar geworden, dass all' unser Wissen nur Stückwerk ist.

Zürich, *im Monat August 1908.*

D. V.

Einleitung.

Während die Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen und Telephone (mit Einschluss der drahtlosen Telegraphen und Telephone) und die Automobile unzweifelhaft erst dem technischen Sinnen und Denken und dem Talent der Neuzeit angehören,[1]) ist die Luftschiffahrt im Grunde ein Problem, das längst auf die Tagesordnung gesetzt worden war. Die Möglichkeit der Luftschiffahrt ist schon seit Jahrhunderten ersehnt worden, und die Phantasie Vieler hat sich an der Erreichung dieser Kunst entzündet. Die Idee des Fluges war es denn auch, die vielfach zu Sagen und Mythen Anlass gab, und es scheint in der Tat zunächst ein beschämendes Gefühl zu erwecken, dass der Mensch nicht einmal so viel Kraft und nicht einmal so viel Virtuosität besitzen soll als das Geschlecht der Vögel.

Es ist daher sehr begreiflich, dass die Erreichung dieses Zieles seit langer Zeit im Auge behalten wurde, allein es kann hier nicht meine Aufgabe sein, eine geschichtliche Darstellung der Entwicklung der Luftballons und der Luftschiffe vorzuführen, so interessant sie auch ist. [2])

---

[1]) Allerdings sind es einige literarische Vorspiele, die bei mehreren modernen Verkehrsanstalten in Betracht kommen, so speziell auch bei den Telegraphen und Telephonen. Auch die Automobile wollten mit dem Altertum verknüpft werden; so interessant sie sind, haben die Vorspiele zumal für die praktische Welt keine weitere Bedeutung. Vgl. meine Broschüre, Die rechtliche Stellung des Automobils (Zürich 1902) S. 6 u. 7, und meine Schrift, Die Kodifikation des Automobilrechts (Wien 1907) S. 2, Anm. 2.

[2]) Diese Aufgabe ist schon in einer ganzen Reihe von Schriften gelöst worden. Ich verweise z. B. auf L. Sazerac de Forge, La conquête de l'air (Paris 1907), A. Berget, Ballons dirigeables et Aéroplanes (Paris 1908) S. 241—272. — Das in einem spätern Zusammenhange noch weiter zu erwähnende Referat von Nys im Annuaire de l'Institut de droit international XIX. 1902 S. 86, enthält eine sehr geschickte Darstellung der verschiedenen Versuche. Dieses Referat ist mit einzelnen Ergänzungen auch abgedruckt in Revue de dr. i. Deux. Série IV. S. 501. Ich verweise ferner auf Fr. Linke, Moderne Luftschiffahrt (Berlin 1903) S. 5 ff.; Gross, Die Entwicklung der Motor-Luft-

Den ersten Aufstieg in die Lüfte vermittelst eines Luftballons scheint der Portugiese Guzman (Gutzmao) 1709 gemacht zu haben.[3])

Historisch wichtig sind sodann die Fahrten der Gebrüder Montgolfier und von Pilâtre de Rozier 1783; es handelte sich damals um Ballons, die mit heisser Luft gefüllt waren. Aus dem primitiven Versuche schöpften die Menschen damals die Hoffnung, sie seien von den bisherigen schwerfälligen Vehikeln befreit.[4]) Allein es war eine Täuschung, und es dauerte noch lange, bis man an das Ziel gelangte.[5]) 1852 war es der französische Ingenieur Henri Giffard, der in einem von einer Dampfmaschine bewegten Motorluftschiff aufstieg, und dann kam Dupuy de Lome 1872, der den gleichen Versuch machte.[6]) 1883 taten es die Gebrüder Tissandier. Den Franzosen kommt überhaupt bezüglich der Erforschung der Erfindung in der langen Reihe ihrer Entwicklung ein grosses Verdienst zu. Aber auch in den letzten zwanzig Jahren schritt die Realisation des Problems nur langsam vorwärts.[7])

Seit einigen Jahren ist es nun namentlich den Bemühungen des Grafen Zeppelin gelungen, grosse Fortschritte zu machen. Wie es scheint, hat dabei auch die Technik des Automobils mitgeholfen, insofern als der Automobilmotor schliesslich dasjenige Instrument

---

schiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung (München und Berlin 1907); H. W. L. Moederbeck, Die Luftschiffahrt, ihre Vergangenheit und ihre Zukunft, insbesondere das Luftschiff im Verkehr und im Kriege (Strassburg 1906).

[3]) Vgl. A. Graf v. Schenken, Das erste Luftschiff in der Kölnischen Zeitung vom 5. Juli 1908, Nr. 715.

[4]) Vgl. v. Myrbach, Der gemeinschaftliche Betrieb elektrischer Anstalten (Tübingen 1886) S. 5.

[5]) Die Luftschiffahrt wurde eine Zeitlang als eine Utopie angesehen, und man machte keine Fortschritte. Gross, Die Entwicklung der Motor-Luftschiffahrt im 20. Jahrhundert (Berlin 1906) bemerkt S. 3, die vielversprechende Erfindung bereits des XVIII. Jahrhunderts sei zunächst in den Kinderschuhen stecken geblieben.

[6]) Vgl. Linke S. 271, und Gaston Tissandier, Les ballons dirigeables. Expériences de M. Henry Giffard en 1852 et en 1855, et de M. Dupuy de Lome en 1872 (Paris 1872).

[7]) L. Sazerac de Forge bemerkt im Vorwort: le ballon dirigeable, considéré hier encore comme une utopie irréalisable est enfin, après cent vingt années de tâtonnements et d'efforts, entré dans la voie de la réalisation pratique.

Beiläufig gesagt, hatte ein französischer Gesandter bei den Vereinigten Staaten von Amerika aus der Zeit der Revolution auch einen Plan für die Luftschiffahrt entwickelt. Vgl. J. B. Moore, American diplomacy (1905) S. 48/49.

abgab, von dem ein günstiges Resultat in der Luftschiffahrt abhing, — so baut sich in der Technik ein Foıtschritt auf den andern auf.[8])

In der Geschichte der Luftschiffahrt bildet die am 1. Juli 1908 erfolgte Fahrt des Grafen Zeppelin in die Schweiz einen definitiven Wendepunkt.[9]) Damit war eine Einrichtung vor Augen geführt, die nach dem eigenen Willen des Lenkers fuhr. Und dies ist es namentlich, was man mit dem Ausdrucke des lenkbaren Luftschiffes sagen will. Weil diese Eigenbewegung gegen die Luftströmung namentlich auch auf der Benützung eines Motors beruht, wurde für das Vehikel die Bezeichnung Motor-Luftschiff empfohlen.[10]) Es handelt sich dabei also um eine Besiegung der Luftmassen, und besonders in Tälern bilden sie eine Art Strom, der je nach seinem Flusse das Aufsteigen oder Heruntersteigen des Luftschiffers hemmt oder fördert. Und hier gilt es dann, dass die Höhen- und Breitensteuer ihre Leistungsfähigkeit beweisen. Das Luftschiff, mit welchem Zeppelin am 1. Juli 1908 fuhr, ist das dritte, — in der offiziellen Aktensprache heisst es deswegen „Z. 3“.[11]) Die Gondeln bei einem weitern Luftschiffe („Z. 4“) und der Laufgang sind für eine lange Fahrt mit allen Vorrichtungen der Bequemlichkeit ausgerüstet. Der mittlere Teil des Schiffes ist mit Erholungs- und Schlafräumen versehen. Fenster gewähren nach allen Richtungen den freien Ausblick. Für astronomische Beobachtungen ist eine besondere Vorrichtung eingebaut. Die Bemühungen von Zeppelin waren, wenn ich recht sehe, überhaupt auf die Herstellung eines Luftschiffes gerichtet, das für lange Fahrten geeignet und überdies auch imstande ist, neben dem Personal Passagiere, Gepäck und leichtere Waren zu transportieren.

[8]) Linko bemerkt S. 271/72, dass zur Zeit des von Giffard konstruierten Ballons die Dampfmaschinentechnik noch nicht auf der heutigen *durch den Automobilsport* in erster Linie bewirkten Höhe gestanden sei, und dass dieser Ballon keine grössere Geschwindigkeit erzielte als 2—3 Meter per Sekunde.

[9]) Vgl. Hergesell, Mit Graf Zeppelin im Luftschiff durch die Schweiz, in der Woche vom 11. Juli 1908 S. 1191, und Hildebrandt, Das neueste Luftschiff des Grafen Zeppelin, daselbst S. 1262.

[10]) Gross, Der Luftballon im Dienste des Heeres und der Wissenschaft, S. 11, und Gross, Motor-Luftschiffe in der von Neuberg herausgegebenen Zeitschrift, Die Gasmotorentechnik (Separatabdruck ohne Jahreszahl).

[11]) Die Franzosen nennen das Luftschiff des Grafen Zeppelin kurzweg le Zeppelin. Vgl. z. B. L. Sazerac de Forge S. 201.

Das Luftschiff von Zeppelin bezeichnet man häufig als starr,[12]) weil die 16 Gasballons, die dabei verwendet werden, mit einer äussern Hülle oder mit einem festen Rahmen umgeben sind, so dass es seine Form ohne weitere Massregeln beibehält.[13])

Den Bemühungen, ein dem allgemeinen Verkehre dienliches Luftschiff zu errichten, ging seit langer Zeit noch die Bestrebung parallel, *Flugapparate* zu erfinden. Die Flugtechniker (Aviatiker) konstruierten eine Menge von Spezialitäten, mit denen sie auf mechanischem Wege die Fortbewegung versuchten.[14]) So interessant auch diese Bemühungen sind, so stehen sie lange nicht auf der gleichen Höhe wie diejenigen, die sich auf das lenkbare Luftschiff beziehen.

Zum Schlusse bemerke ich, dass ich bei dieser Arbeit in erster Linie das lenkbare Luftschiff namentlich in der Gestalt, wie es von Zeppelin ausgearbeitet worden ist, im Auge habe. Ich lege darauf Gewicht, dies gleich in der Einleitung scharf hervorzuheben. Es lässt sich nämlich nicht verkennen, dass gewisse andere Einrichtungen (gewöhnliche nicht lenkbare Luftschiffe, Ballons, die eben erwähnten Flugmaschinen) auch juristisch einer Beurteilung unterliegen, die von derjenigen verschieden ist, die ich für die neuen auf Grund der Lenkbarkeit vervollkommneten Luftschiffe vertrete. Es scheint denn auch, dass der gegenwärtige Typus des Luftschiffes Zeppelin eine meisterhafte Lösung des Problems dar-

[12]) Ich entnehme diese Details dem Aufsatze von Hergesell in der Allgemeinen Zeitung, München, 20. Juni 1908, S. 238.

[13]) Unter halbstarren Lenkballons versteht man solche Aerostaten, bei denen ein Kiel die Verbindung zwischen Gondel und Hülle vermittelt. Unstarr sind solche, die fast gar keine starren Teile besitzen. So wird die Sache bezeichnet von Hildebrandt, Allgemeine Zeitung, München, 4. Juli 1908, S. 283/84, mit dem Beifügen, dass die Unterscheidung nicht glücklich sei. Anhänger des unstarren Systems ist Major v. Parseval von der Militärluftschifferabteilung in Berlin.

[14]) Es ist z. B. gesagt worden, Henri Farman habe einen Apparat konstruiert, mit dem der Flug in den Lüften möglich und der vollkommen vom Willen des Lenkers abhängig sei. Vgl. Automobil-Revue (Bern) III. 1908 S. 31. — Über die Kunst, mit Apparaten zu fliegen, vgl. W. Kress, Aviatik. Wie der Vogel fliegt und wie der Mensch fliegen wird (Wien 1905). Auf S. 32 u. 33 stellt der Verfasser die nach ihm notwendigen Anforderungen an eine vollkommene dynamische Flugmaschine zusammen. Ferner ist zu konsultieren F. Ferber, Les progrès d'aviation par le vol plané. Paris 1907, und namentlich Sazerac de Forge S. 219.

stellt.[15]) Allein, wenn ich mich auch juristisch ganz besonders an das neue von Zeppelin geschaffene lenkbare Luftschiff, das für den Verkehr wichtig ist, halte, so hindert dies nicht, in einzelnen Fragen auf andere Einrichtungen Rücksicht zu nehmen. Schon an dieser Stelle will ich auch bemerken, dass man unterscheiden kann:

1. Staatsluftschiffe, d. h. diejenigen, auf welchen die Souveräne oder die Gesandten sich befinden, sofern die betreffenden Schiffe zu ihrer ausschliesslichen Benützung stehen.
2. Kriegsluftschiffe.[16])
3. Luftschiffe, die der allgemeinen Benützung durch das Publikum dienen.
4. Privatluftschiffjachten, wenn ich sie so nennen darf. Bei diesen Spezialitäten muss speziell erwogen werden, wie es sich verhalte hinsichtlich:
   a) einer *allfälligen* Konzessionserteilung,
   b) der zivilistischen Haftpflicht, sei es gegenüber einem eingeladenen und also unentgeltlich mitfahrenden Fahrgast, sei es gegenüber den Angestellten,
   c) des massgebenden Gerichtsstandes,
   d) des Strafrechts.

[15]) Auch ein Jurist darf der Ausdauer und dem Geiste des Erfinders ein Wort der Verehrung widmen, zumal, wenn er dazu eine ungesuchte Gelegenheit hat. Ich benütze den vorliegenden Anlass, um dieser angenehmen Pflicht nachzukommen. Die Wärme der Huldigung mag der Erfinder daraus entnehmen, dass ich hier den Versuch machte, den der Jurisprudenz anheimgegebenen Gegenstand liebevoll zu durchdringen.

[16]) Es braucht nicht weiter ausgeführt zu werden, dass die beiden unter 1 und 2 angeführten Arten von Luftschiffen besonderen Normen unterstehen, — es ist an die Exterritorialität, Straf- und Militärstrafrecht, Haftpflicht zu erinnern.

Erster Teil.

Das neue Verkehrsmittel der Luftschiffe im allgemeinen.

Es darf heute als sicher hingestellt werden, dass das von Zeppelin hergestellte lenkbare Luftschiff geeignet ist, als allgemeines Verkehrsmittel zu dienen.[1]) Damit eröffnet diese Erfindung auch dem Rechte neue Perspektiven, — die Luft ist nunmehr der Herrschaft des Menschen untertan, und damit tritt das Vehikel in den Kreis der Jurisprudenz.

Man darf freilich die Bedeutung des Luftschiffes für den Weltverkehr nicht übertreiben. Einmal ist zu beachten, dass die Fahrten für den Personentransport sehr teuer sein werden, und sodann, dass die Verwendung zu Frachttransporten immerhin beschränkt sein muss, weil die Tragkraft der Luftschiffe für schwere Waren gar nicht ausreichen würde, und demnach leichte, wenn auch sehr wertvolle Objekte am geeignetsten dafür sein werden.[2]) Je grösser

[1]) Vgl. dazu Zeppelin, Die Eroberung der Luft (1908) S. 12 und 13. Vor wenigen Jahren äusserte J. S. Krauss in einer Broschüre, Aerial navigation: how far is it practicable (London 1901) ziemlich apodiktisch die grössten Bedenken, dass Luftballons ein allgemeines Verkehrsmittel werden können, weil sie nicht gegen den Wind sich lenken lassen. Und in gleicher Weise sprach er sich auch gegen die Flugmaschinen aus, indem er meinte, sie könnten nur für ganz kleine Distanzen Verwendung finden. — Über die weitere Entwickelbarkeit des lenkbaren Luftschiffes vergl. Zeppelin a. a. O. S. 18 ff. Die Technik steht bekanntlich nie still. Dies mögen auch diejenigen Juristen bedenken, welche den wahren Inhalt unserer schönen Wissenschaft *nur* in mittelalterlichen Urkunden und bei alten Kirchenmauern suchen.

[2]) Mérignhac, Traité de droit public international, II. partie S. 398 führt aus: Le jour où la circulation et le transport des personnes et des choses par la voie aérienne seront devenus possibles, l'air constituera, comme la mer, un élément nécessaire au développement de la civilisation et à la prospérité des nations. Und S. 399 fügt dieser Jurist hinzu: il est permis d'envisager un avenir où l'air servira à transporter des voyageurs et *certaines* marchandises.

das Luftschiff, um so mehr Frachten werden mitgeführt werden können. Aber trotz den angedeuteten Schwächen, die der Luftschiffahrt anhängen, verdient sie es wahrlich, einer juristischen Betrachtung unterzogen zu werden, namentlich soweit es sich um eine Institution handelt, die Personen und Waren zu transportieren in der Lage ist. Ich will nicht sagen, dass die andern Ballons und die Flugapparate kein rechtliches Interesse darbieten, aber sie gehören nicht unter das Recht der Luftschiffahrt, wie ich es hier zu entwickeln suche.[3]) Den Hauptanziehungspunkt aber für den Juristen bildet naturgemäss das neu entstandene allgemeine Verkehrsmittel der Luftschiffahrt: das sog. starre Aluminiumluftschiff oder Motorluftschiff, denn es liefert einen neuen und glänzenden Beweis für die Überwindung des Raumes und der Zeit. Sein Einfluss wird denn auch im friedlichen Verkehre der Völker sehr gross sein, namentlich auch in denjenigen Gebieten der Welt, in denen die Einrichtung der Strassen noch vieles zu wünschen übrig lässt. Speziell kann das Luftschiff auch als Surrogat anderer Verkehrsmittel dienen, wenn diese nicht funktionieren oder gesperrt sind.

Ein Massentransport von Personen und Waren durch Luftschiffe ist zurzeit freilich nicht möglich, und wahrscheinlich wird er überhaupt nie möglich werden. Auch werden die Luftschifffahrten in der Nacht (Nachtschnellzüge) leicht einer gewissen Hemmung ausgesetzt werden, insofern, als die lokale Orientierung nicht immer ganz leicht sein wird. Freilich kann man ja sagen, dass das Luftschiff dann, wenn die Sterne am Himmelszelt ausgelöscht sind, in normalen Gegenden auf die irdischen Lichter rekurrieren kann, sofern es nicht zu hoch fährt und die Städte und Dörfer, in denen während der Nacht das Licht nicht ausgeht, können in Lichtkarten eingetragen werden, an welche die Lenker

[3]) Eine wissenschaftliche Bedeutung haben z. B. auch die Registrierballons (Ballons-Sondes). Diese sind unbemannte Apparate, die den Zweck haben, den Luftdruck und die Temperatur in den für die Menschen zurzeit nicht erreichbaren Höhen zu fixieren. Vgl. Fr. Linke, Moderne Luftschifffahrt S. 227 und 228. Fesselballons können auch dazu verwendet werden, doch dienen sie namentlich militärischen Zwecken. Bei den Registrierballons, die sich äusserlich auch kennzeichnen müssen, tritt eine neue Rechtsfrage, nämlich die Pflicht der Aufbewahrung (custodia) und der Restitution auf: es liegt hier ein aus völkerrechtlicher Quelle hervorgehendes Depositum oder Mandat vor.

der Luftschiffe sich werden halten können. Die Reisen in Luftschiffen werden insofern einen sehr grossen Vorzug vor allen andern darbieten, als sie rein, sauber und elegant sind; sie sind frei von allen Widerlichkeiten und Unannehmlichkeiten, welche mit dem Landtransporte verbunden sind, und stehen in diesen Richtungen noch höher, als die Transporte auf der See. Auch sind die Luftwege untadelhaft. Man hat sich einzig an das Rasseln der Luftpropeller zu gewöhnen.

Die glänzenden Erfolge von Zeppelin veranlassten die internationale Finanzwelt dazu, die Begründung einer Zeppelin-Luftschiff-Betriebsgesellschaft zum Bau und Betrieb von starren Motorluftschiffen und die Einrichtung von ständigen öffentlichen Motorluftfahrten in Aussicht zu nehmen. Eine zweite Gesellschaft nennt sich „Mitteleuropäische Express-Luftschiff-Gesellschaft", von der gesagt wird, dass sie die direkte Luftschiffverbindung Mainz—Wien und Mainz—Rom herbeiführen wolle. Die eingetretene Unmöglichkeit, die auf den 14. Juli 1908 angesetzte „Dauerfahrt" Konstanz—Mainz[4]) auszuführen, wird in diese Neugründungen eine kleine Verzögerung gebracht haben, allein es besteht kein Grund, an der Effektuierung zu zweifeln.[5])

Das hohe Interesse, welches die Luftschiffahrt für den modernen Verkehr hat, ist übrigens auch jetzt schon von der Rechtswissenschaft erkannt worden. Dies zeigt sich darin, dass wenigstens einzelne Fragen des Luftrechts untersucht worden sind. Insbesondere war es sodann das Institut de droit international, das auch dem Rechte der Luftschiffahrt Beachtung schenkte. Fauchille

[4]) Für die Fahrt vom 14. Juli waren alle Vorsichtsmassregeln getroffen. Die Garnisonen waren benachrichtigt, um sofort Hülfsmannschaften bereit zu halten, die Eisenbahnen waren avertiert, um eventuell Extrazüge zu stellen, freiwillige Automobilfahrer waren parat, den Lauf der Luftschiffer zu verfolgen. — Aus Amerika kommt neuestens der Bericht, der Vorsitzende der amerikanischen Luftschiffahrts-Gesellschaft (H. Clitten) habe erklärt, dass in ungefähr anderthalb Jahren die Gesellschaft einen regelmässigen Luftschiffbetrieb für Reisende und Fracht zwischen New York—Boston und Newhaven—Springfield führen werde, ebenso wahrscheinlich einen Aeroplandienst in gleichem Umfang. (Neue Zürcher Zeitung vom 21. Juli 1908.)

[5]) Beim Verlassen der Ballonhalle hatte das Luftschiff Schaden gelitten; der vordere Teil wurde infolge Reissens eines Seiles gegen die Halle geschleudert, und dabei zerbrachen auf der linken Seite der Schraubenflügel, das Höhensteuer und das Gerüst der vordern Gondel.

arbeitete für die Sitzung in Brüssel (1902) ein Referat aus, das den Titel führt: Régime juridique des aérostats. Seine Vorschläge fasste er in ein Reglement (Art. 1—32)[6]) zusammen, und die Artikel führen folgende Titel:

Dispositions préliminaires (Art. 1—7).

Première partie: Etat de paix (Art. 8—20).

Deuxième partie: Etat de guerre (Art. 21—28).

I. Aérostats belligérants vis-à-vis d'un Etat belligérant.

II. Aérostats belligérants vis-à-vis d'un Etat neutre.

Troisième partie: Règles spéciales aux aérostats captifs et aux aérostats libres non montés (Art. 29—32).

I. Aérostats captifs (Art. 29 und 30).

II. Aérostats libres non montés (Art. 31 und 32).

Nys arbeitete ein Korreferat aus,[7]) dessen Bedeutung namentlich in einer geschichtlichen Darstellung beruht.[8])

Mit Rücksicht auf die Fortschritte, welche bei der Luftschifffahrt 1902 in Aussicht standen, schlugen die beiden Referenten vor, die Beratungen des Institutes zu beschränken auf die Erörterung[9]):

1. des juristischen Grundsatzes über die Rechtsstellung der Luft (Art. 7).
2. der Art. 29 und 30.
3. der Art. 31 und 32.

Fauchille arbeitete dann ein weiteres Referat aus über ein „Régime international de la télégraphie sans fil“.[10]) Und über dieses beschränkte Programm fand dann in Gent (1906) eine Dis-

[6]) *Die Vorschläge von Fauchille sind in meinen Augen so trefflich und so sorgfältig durchdacht, dass ich sie im Anhange dieser Schrift abdrucken lasse.* Damit will ich aber nicht sagen, dass ich alle dort entwickelten Ideen akzeptiere. Das ganze Referat ist abgedruckt im Annuaire de l'Institut de droit international XIX, 1902 S 19—86. Vgl. weiter Fauchille, Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats in Revue générale de dr. i. publio VIII S. 414.

[7]) Das Korreferat von Nys findet sich daselbst S. 86—114.

[8]) Dieses Korreferat ist mit einzelnen Ergänzungen weiter abgedruckt in der Revue de dr. i., deux. Série IV S. 501.

[9]) Annuaire XIX S. 335—337.

[10]) Annuaire XXI S. 76. Fauchille stellte seine Konklusionen in zehn Artikeln auf.

kussion statt, die zur Annahme von Konklusionen geführt hat.[11]) Dieses Reglement (Art. 1—10) bezieht sich ganz wesentlich bloss auf die drahtlose Telegraphie, wobei freilich zu beachten ist, dass Art. 1 einen Grundsatz über die Luft aufstellt, der auch für die Luftschiffahrt von entscheidender Bedeutung ist, — ich komme darauf zurück (S. 48).

Der Entwurf eines Reglements, wie es von Fauchille ausgearbeitet worden ist, geht in alle möglichen Details ein, und es kann deswegen mit grossem Nutzen zur Grundlage der spätern Diskussion genommen werden.[12]) Immerhin beschäftigt sich der Autor fast ausschliesslich mit Fragen des Völkerrechts. *Nun unterliegt es aber keinem Zweifel, dass mit der Behandlung der völkerrechtlichen Fragen das Recht der Luftschiffahrt noch nicht erschöpft ist, — das Völkerrecht bildet nur **eine** Seite der Materie.*

Das Recht der Luftschiffahrt ist darnach in einen weitern Rahmen zu fassen und zu behandeln.[13]) Und da ich in frühern Schriften über das moderne Verkehrs- und Transportrecht wiederholt die Hoffnung ausgesprochen habe, dass ich noch in die Lage kommen werde, ein Recht der Luftschiffahrt zu schreiben, hielt ich es für meine Pflicht, an den Gegenstand jetzt heranzutreten.[14])

[11]) Daselbst S. 293—327 S. 327—329. Ein paar Bemerkungen finden sich auch in dem Werke von A. Hildebrandt, Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung (München und Berlin 1907) unter dem vielversprechenden Titel: Luftschifferrecht (S. 410—414). Dieser Autor meint, dass auf dem in Brüssel 1902 stattgefundenen internationalen Juristenkongress das Recht der Luftschiffahrt eingehenden Erörterungen unterzogen worden sei. Damit ist das Institut de droit international gemeint, allein eine Diskussion fand 1902 in Brüssel im Schosse des Institut nicht statt, sondern erst 1906 in Gent und zwar eben speziell über die drahtlose Telegraphie.

[12]) Fauchille hat dabei sogar an die Geburt von Kindern auf Luftschiffen gedacht (Art. 18). Ich erkenne an, dass dies ein Akt grosser Vorsicht eines Juristen ist, materiell halte ich aber den Vorschlag nicht für akzeptabel. Für die Nationalität des Kindes kann in meinen Augen die Luftschiffflagge nicht entscheiden Dies wird auch im Seerecht nicht angenommen.

Sodann meine ich, dass die Ordnung dieses Falles im Luftschiffahrtsrechte nicht gerade als dringlich bezeichnet werden müsse.

[13]) Vgl. auch Grünwald, Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung (1908). Diese Schrift beschränkt sich freilich neben dem Völkerrecht auf die Behandlung der strafrechtlichen Fragen.

[14]) In der Broschüre, Die Anwendung des Expropriationsrechtes auf die Telephonie (Basel 1888) S. 65, Note 1 sagte ich, die Technik werde mir hoffentlich noch die Gelegenheit geben, ein Recht der Luftschiffahrt zu ent-

Und als vollends am 1. Juli 1908 das lenkbare Luftschiff von Zeppelin in Zürich (und zwar in unmittelbarer Nähe meiner Wohnung) in den Lüften erschienen war, fand ich, „Z. 3“ (S. 9 oben) gleiche einem Appell an mein juristisches Gewissen, — ich musste ihm folgen. Indem ich dies alles sage, will ich mich entschuldigen, dass ich schon jetzt versuche, eine Art Grundriss der Elemente des Luftschiffahrtsrechts zu publizieren. Ich füge aber sofort hinzu, dass nach meiner Meinung die Zeit zum Handeln für die Staaten gekommen ist.

Wenn es sich nun darum handelt, das Recht der Luftschiffahrt kurz zu besprechen, so erhebt sich namentlich auch die Frage, ob wir dabei auf dem Boden der bestehenden Gesetzgebung auskommen, vielleicht unter Verwertung von seerechtlichen Bestimmungen,[15]) — auch der Geist der Sprache spricht bekanntlich von einem Luftmeer.[16]) Oder soll die Ordnung der ganzen Materie ruhig der Gerichtspraxis überlassen werden? Die Ansicht ist ja heute auch in juristischen Kreisen vertreten, dass man den Richter frei in der individuellen Abwägung der Rechtsinteressen handeln lassen solle, so dass er in der Lage ist, am Ende sogar gegen das Gesetz zu handeln. Meiner Ansicht nach geht dies nicht an; denn das Gesetz muss respektiert werden, wenn es auch richtig ist, dass man daraus niemals eine Karrikatur machen darf; seine tiefer-

werfen. In der Broschüre, Die rechtliche Stellung der Automobile (Zürich 1902) bemerkte ich einleitungsweise, ich warte seit langer Zeit sehnlich auf eine würdige Empfangnahme der Luftschiffahrt. In einer meiner neulich publizierten Schriften führte ich aus, die Bearbeitung des Rechts der Luftschiffahrt werde am besten noch etwas verschoben, bis reguläre Luftschiffahrten für das Publikum, wenn nicht eröffnet, so doch in bestimmte Aussicht gestellt seien. Vgl. meine Schrift, Die drahtlose Telegraphie im internen Recht und Völkerrecht (Zürich 1908) S. 8.

[15]) Diese Verwertung geschieht in den zwei Richtungen, welche den Gegenstand der Schrift von Grünwald bilden, die ich vorhin zitiert habe.

[16]) Man findet auch den Ausdruck Luftozean. Vgl. Gross, Die Entwicklung der Motorluftschiffahrt im 20. Jahrhundert S. 4, und Grünwald S. 13. Um das Seerecht anzuwenden, muss man freilich eines haben. Das schweizerische Privatrecht erliess keine seerechtlichen Normen, weil der Schweiz ein Interesse dazu fehlt, denn wir haben keine Berührung mit dem Meere und es fehlt uns auch jede Kolonie. Beiläufig mag bemerkt werden, dass das Privatrecht des Kantons Zürich in § 545 eine interessante Bestimmung enthält: „Die eigentümlichen Grundsätze über Versicherung gegen Seegefahr mit Bezug auf den Transport von Waren über das Meer *werden durch das Seerecht bestimmt.*“

liegenden Gedanken sind sorgfältig zu erforschen. Teils müssen sie zur weitern Entfaltung gebracht werden, teils aber müssen an den Worten des Gesetzes auch Einschränkungen erfolgen.[17] Soll also an die positive Gesetzgebung appelliert werden?[18] Die Beantwortung dieser Frage muss sich aus den folgenden Erörterungen ergeben.

Das neue Verkehrsmittel ist aber nicht bloss im internen Rechte von Bedeutung, sondern es hat von Hause aus einen *internationalen* Charakter. Daher ist das Völkerrecht (wie auch das internationale Privatrecht) am Luftschiffe zweifellos sehr lebhaft beteiligt, — im Frieden wie im Kriege. Man hat ja auch schon jetzt in fesselloser Phantasie ganze Luftflotillen in Reih' und Glied gestellt, um den Krieg der Zukunft zu symbolisieren, — freilich geschah dies von nicht militärischer Seite. Immerhin lässt sich sagen, dass vermöge der neuen Erfindung ein weiteres militärisches Operationsfeld gewonnen worden ist.[19]. Schon frühe machten die Sachverständigen auf die militärische Bedeutung der Luftschiffe aufmerksam.[20] Die Luftschiffe gewinnen

[17] Vgl. über diese schwierigen Fragen auch Gmür, Die Anwendung des Rechts nach Art. 1 des schweizerischen Zivilgesetzbuches (Bern 1908) S. 100 und die dort zitierten Schriften.

[18] A. Hildebrandt, Die Luftschiffahrt S. 410, führt aus, man könnte der Ansicht sein, dass dies vorläufig nicht nötig sei und dass die Luftschiffer froh sein sollten, noch nicht der Bevormundung der Behörden zu unterliegen. Allein er fügt sofort hinzu, der Ruf nach behördlichen Anordnungen sei durchaus berechtigt „in Anbetracht der zahlreichen Unglücksfälle, durch die ausser den beteiligten Ballonführern noch andere Menschen in Mitleidenschaft gezogen worden sind."

[19] In dem Werke von Bonfils-Fauchille, Manuel de droit international public, 5. éd., § 1440[2] S. 859 findet sich ein Abschnitt mit dem Titel: la guerre aérienne. — Militärische Schriftsteller drücken sich etwas resignierter aus als Nichtmilitärs. So sagt Sazerac de Forge S. 346, seine Erörterungen über den *Seekrieg* abschliessend: Ainsi nous verrons *peut-être* dans l'avenir se livrer des triples combats à la surface des eaux, dans les profondeurs des mers et dans les hauteurs de l'atmosphère.

Die Bedeutung der Luftschiffe für den Krieg ist gewiss offensichtlich. Zeppelin, Die Eroberung der Luft, S. 26, macht treffend darauf aufmerksam, wenn er sagt, dass die Luftschiffe bei jedem Wetter, bei Tag und Nacht sich ablösend immer zur Stelle sein können, um den Feldherrn und den Admiral über die Vorgänge beim Feind aufzuklären.

[20] Ein Begleiter von Pilâtre de Rozier, nämlich Géroud de Villette sagte (1783), wie nützlich es für eine Armee sei „pour découvrir la position de l'ennemi, ses manœuvres, ses marches, ses dispositions" (Rapport Nys im Annu-

speziell auch bei der Marine eine hohe Bedeutung, und die Apparate können auf den Kriegsschiffen, wie es scheint, mit Leichtigkeit untergebracht werden. Sie sind wichtig für die Beobachtung der feindlichen Flotte, bei der Aufsuchung der Einfahrten und bei der Erkennung von unterseeischen Torpedosperren; auch zur Aufsuchung von Unterseebooten können sie gute Dienste leisten.

In der neuesten Zeit kommt nun noch die drahtlose Telegraphie hinzu, vermöge welcher eine Verbindung zwischen Truppenteilen von Ballons aus möglich ist.[21])

Nach dem Gesagten ist ganz besonders auch zu erwägen, welche Massregeln auf dem internationalen Boden getroffen werden müssen. Hier werden die Bemühungen von Fauchille sehr fruchtbar verwertet werden können, und hier werden sie diejenige Anerkennung erlangen, die ihnen zweifellos zukommt.

---

aire XIX S. 97). Am 31. Oktober 1794 wurde in Frankreich in Meudon die „Ecole nationale aérostatique" gegründet, nach wenigen Jahren freilich wieder aufgehoben. Später entstand aber ein Etablissement central d'aérostation militaire de Chalais bei Meudon. In England besteht ein aeronautisches Institut in Woolwich seit 1878, in Berlin (Tempelhof) eine permanente Luftschiffeinrichtung seit 1884. Über die Bedeutung der Ballons im Kriege vgl. auch die Botschaft des schweizerischen Bundesrates bezüglich Bildung einer Luftschifferkompagnie in der Armee, BB. 1897, III S. 431 und B. G. von 1897, N. F. VI S. 588.

[21]) Vgl. über alle diese Dinge Linke, Moderne Luftschiffahrt S. 250 und 251; Moederbeck, Die Luftschiffahrt S. 122 und L. Sazerac de Forge S. 344.

Zweiter Teil.

Die Stellung der Luftschiffahrt zum Staate.

Hier können Fragen auftreten, welche wegen ihrer verschiedenen Natur auseinanderzuhalten sind.

I.

Es meldet sich zunächst die Frage, ob die Luftschiffahrt gleich von Anfang an *verstaatlicht* werden soll. Sie dürfte zu verneinen sein, obschon für die Bejahung verschiedene Gründe sprechen. Namentlich kann auf folgende Momente hingewiesen werden.

1. Es besteht ein enger Zusammenhang aller Verkehrsmittel untereinander, also auch mit dem der Luftschiffahrt. Man kann überdies daran denken, die Luftschiffe dem Postdienste nutzbar zu machen.
2. Die Zollinteressen sind beim Luftschiffe engagiert.
3. Es lässt sich denken, dass zwischen der drahtlosen Telephonie (und Telegraphie), sowie der regulären Telegraphie und der Luftschiffahrt kollidierende Interessen entstehen,[1] und in diesem Falle können sie leichter gehoben werden, wenn der Betrieb der Luftschiffahrtunternehmungen auch in den Händen des Staates liegt.
4. Vielleicht darf man auch sagen, dass die Sicherheit des Betriebes der Luftschiffahrt eine grössere sei, wenn sie durch den Staat erfolgt.
5. Endlich kann auch die Landesverteidigung ins Gewicht fallen.

[1] In meiner Schrift, Das Telephonrecht, eine rechtsvergleichende Abhandlung (Leipzig 1885) S. 100 führte ich aus, dass die Telephondrähte der Erde anvertraut werden sollten, wenn einmal regelmässige Züge der den Himmel erklimmenden Luftschiffahrt eingerichtet seien und die Reisen in den Ballon-coupés vor sich gehen.

Hier öffnet sich also eine Vorfrage, die notwendig zuerst beantwortet werden muss. Soll der Staat ruhig zusehen, wie sich das Luftschiff durch Private und Gesellschaften weiter gestaltet und ausbaut, oder soll er von Anfang an mit kräftiger Hand eingreifen, um den Gang und die Entwicklung dieses Vehikels zu fördern und in die richtigen Wege zu leiten? Es kommt in meinen Augen namentlich in Betracht, dass das Verkehrsmittel der Luftschiffahrt, obschon es allgemein zugänglich gemacht wird, doch kaum je ein vom grossen Publikum ausnahmslos benutztes Vehikel sein wird. Höchst wahrscheinlich wird es auf einen relativ kleineren Kreis von Personen beschränkt sein: das vornehme internationale Reisepublikum wird davon Gebrauch machen, ebenso die Herrscher (die sich vor Attentaten sichern wollen), Politiker und Diplomaten, die sich schleunigst von einem Punkte der Erde zum anderen begeben müssen, Künstler und „Sterne" der Theater und Konzerte und endlich jene Personen, die zwar sehr viel Zeit zu ihrer Disposition haben, aber gerade deswegen pressiert sind (Sportsleute). Angesichts dieser Umstände, die allerdings nur den Wert von Indizien haben, schiene mir eine Übernahme der Luftschiffe durch den Staat sehr riskiert und nicht wohl zu rechtfertigen.[2]) Auch angesichts der sehr bedeutenden Kosten und des Risikos wird der Betrieb der Luftschiffahrt eher der Privatwirtschaft überlassen, und jedenfalls bestehen keine geradezu zwingenden Gründe, das neue Verkehrsmittel zu verstaatlichen. Freilich kann nicht wohl verkannt werden, dass es in den Händen des Staates von Anfang an auf dem *internationalen* Boden zweckmässiger und direkt geordnet werden könnte. Die Gefahr wegen der Zollinteressen wird meistenteils etwas übertrieben. Es ist wohl zu beachten, dass der Warentransport auf Luftschiffen ein relativ bescheidener und vorzugsweise auf bestimmte Objekte (z. B. Tee, Saccharin, Spitzen) beschränkt sein wird. Die

[2]) Das deutsche Reich hat die vom Grafen Zeppelin konstruierten Luftschiffe käuflich gegen einen Preis von $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark unter bestimmten Bedingungen übernommen. Diese Bedingungen lauten: *a)* Das Luftschiff muss 24 Stunden ohne irgendwelchen Materialersatz in der Luft bleiben können und hierbei einen zum voraus bezeichneten Punkt erreichen und wiederum zu seiner Aufflugstätte zurückkehren; *b)* das Schiff muss bis zu einer bestimmten Höhenlage aufsteigen können, und *c)* das Schiff muss nicht nur auf dem Wasser, sondern auch auf dem festen Lande ohne wesentliche Beschädigungen niedergehen können. Vgl. Hergesell in der Allgemeinen Zeitung, München, vom 20. Juni 1908, S. 238.

Staaten werden hier konsularische Kontrollpapiere fordern und auf den Hauptstationen der Luftschiffunternehmungen *internationale* Zollbeamte bestellen, welche die Interessen der verschiedenen Staaten zu wahren haben. So eigentümlich und kollisionsreich die Interessenverschlingungen auch sein werden, die damit entstehen, so bleibt wohl etwas anderes nicht möglich.

II.

Der Bau und Betrieb von Luftschiffunternehmungen muss einer staatlichen *Konzession* unterstellt werden. Es ist Sache jedes einzelnen Staates, an der Hand der in ihm bestehenden Gesetzgebung zu prüfen, ob er die dazu nötigen rechtlichen Unterlagen besitze, — eventuell sind sie herbeizuführen.

Das Erfordernis einer solchen Konzession lässt sich in denjenigen Staaten, in denen ein staatliches Monopol für den Personentransport besteht, ohne weiteres daraus herleiten; denn die Fahrten mit Luftschiffen würden einen Eingriff in dieses Monopol herbeiführen. Der Rechtstitel für den Staat, bei der Errichtung und bei dem Betriebe von Luftschiffen ein entscheidendes Wort mitzusprechen, würde also überall da nicht fehlen, wo jenes Monopol existiert. Das trifft z. B. für die Schweiz zu; denn Art. 2 des Bundesgesetzes über das Postregal von 1894[3]) statuiert zu gunsten des Bundes ein Monopolrecht hinsichtlich des regelmässigen und periodischen Transportes von Personen.

In der Schweiz bestehen weitere Bestimmungen, die eventuell hier verwertet werden könnten. Das soeben erwähnte Bundesgesetz über das Postregal von 1894 schreibt in Art. 7 den Konzessionszwang für die regelmässige und periodische Beförderung von Personen auf Dampfschiffen, Fuhrwerken *usw.*, sowie für Beförderung von Personen mit Extraposten vor. Sodann bestimmt Art. 8 dieses Gesetzes weiter:

> Dampfschiffe, *Luftseilbahnen* und *andere* Transportanstalten mit *Motorenbetrieb* sind, insbesondere bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihrer Verkehrsbedingungen, der Kontrolle des Bundes unterstellt.

Ferner besteht eine bundesrätliche Verordnung betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen,

---

[3]) N. F. XIV S. 385.

Aufzüge und *Luftseilbahnen* von 1906.[4]) Indessen würde man doch diesen Normen Gewalt antun, wenn man sie auf *Luftschiffe* anwenden wollte.

Die Notwendigkeit einer staatlichen Konzession kann unter keinen Umständen abgewiesen werden. Die Feststellung der massgebenden Voraussetzungen und des Pflichtenkreises bedarf grosser Vorsicht. Die Techniker haben hier das entscheidende Wort zu sprechen. Für einen Juristen kann es sich bloss darum handeln, einige Punkte zu berühren.

1. Es ist z. B. der Fall vorzusehen, dass und unter welchen Voraussetzungen die Luftkonzession als Ganzes oder die Ausübung einzelner Befugnisse entzogen werden kann.
2. Die Pflicht ist zu statuieren, dass die Luftschiffahrtgesellschaft in jedem Staate, in welchem sie eine Station („Aufflugstätte") hat, belangbar sei.

Was die administrativen und polizeilichen Garantien anbetrifft, welche bezüglich der Ausübung und des Betriebes der Luftschifffahrt aufgestellt werden müssen, so beziehen sie sich naturgemäss auf eine ganze Reihe von Gesichtspunkten. Auch dürfte es klar sein, dass die Beobachtung der Vorschriften einer intensiven Kontrolle unterstellt werden muss. Allerdings brauche ich wohl nicht speziell hervorzuheben, dass ich keine kleinliche oder bureaukratische Aufsicht befürworte;[5]) dagegen muss sie durch hervorragende Sachverständige ernsthaft vorgenommen werden.

Soweit es für einen Juristen nicht zu gewagt ist, hier ein Wort zu sprechen, möchte ich unter dem Vorbehalt der Nachprüfung durch die Sachverständigen folgendes sagen:[6])

1. Das Luftschiff bedarf einer sorgfältigen Kontrolle darüber, ob es luftschiffsicher (luftmeersicher) sei. Es muss also eine Art Kollaudation erfolgen, die mit der Ausrüstung mit der nationalen Flagge abschliesst, ähnlich wie bei den Seeschiffen. Es findet hier eine Nationalisierung durch obrigkeitliche

[4]) N. F. XXII S. 565. — Vgl. auch die Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern. N. F. XV S. 405.

[5]) Ich darf wohl hier auf die Betrachtungen hinweisen, die ich schon bezüglich des Automobils angestellt habe. Vgl. meine Schrift, Die Kodifikation des Automobilrechts S. 12 u. 44.

[6]) Vgl. übrigens dazu namentlich auch das von Fauchille vorgeschlagene Reglement *im Anhang*.

Akte statt: man spricht in Frankreich von einem acte de francisation, in Italien von einem atto di nazionalità, in England von certificate of registry. Die Schiffe haben die nationale Flagge zu führen. Wenn dieser staatsrechtliche Vorgang auf die Luftschiffahrt übertragen wird, erlangt dann auch die Schweiz, die leider ohne Meereshafen und ohne Kolonien dasteht, wenigstens im Luftmeere eine Flagge.

Im einzelnen ist beizufügen:

a) der Akt der Inbetriebstellung ist am Sitze der Gesellschaft amtlich durch ein Luftschiffregister festzustellen, einzutragen, und dem Schiffskommandanten ist eine Spezialurkunde darüber zu übergeben.

b) die Leitung des Luftschiffes kann nur einem Staatsangehörigen überlassen werden.

c) das Luftschiff muss das Eigentum von Angehörigen desjenigen Staates sein, welcher die Kollaudation vornimmt.

2. Das Luftschiff kann nur dann in Betrieb gesetzt werden, wenn der Kommandant (oder Leiter) die persönliche sachliche Qualifikation zu einer solchen Stellung erlangt hat. Das Gleiche gilt für weitere Leiter oder Vertreter.

Dazu bedarf es:

a) einer luftrechtlichen Majorennität;

b) der Leistung eines Examens, verbunden mit Zeugnis.[7])

Die Angestellten der Luftschiffunternehmungen, die auf die Leitung irgendeinen direkten Einfluss ausüben, müssen sehr gut geschult sein. Der Leiter soll das *Auge* eines Feldherrn besitzen. Die *Kenntnisse* haben sich auf die Physik der Atmosphäre (Meteorologie) mit allen ihren Details zu beziehen.[8]) Ballonfahrten sind wissenschaftliche Leistungen.

3. Es müssen Vorschriften über die Betriebsart aufgestellt werden, welche den Zweck verfolgen, die Passagiere, die Angestellten, die anderen Luftschiffe und damit auch deren

---

[7]) Vgl. Hildebrandt, Die Luftschiffahrt S. 411/12. Er bemerkt, dass beim Militär und bei den grossen Luftschiffvereinen eine eingehende Ausbildung zum Führer stattfinde, dass der Wiener Aeroklub Führer erster und zweiter Klasse unterscheide, dass dagegen die Berufsluftschiffer und die Amateurluftschiffer, die keinem Vereine angehören, sich selbst die Befähigung erteilen!

[8]) Treffende Ausführungen finden sich darüber in dem Buche von Fr. Linke, Moderne Luftschiffahrt S. 41/42.

Eigentümer (Staat, Unternehmung) zu schützen. Es bedarf eines *Luftstrassenrechts*, soweit dies möglich ist. Im Bilde gesprochen sind Bestimmungen über luftrechtliche Ausweichgeleise nötig.

Sodann sind selbstverständlich auch die Rechte und Interessen der tellurischen Welt zu beachten.

Ob dabei auch die Geschwindigkeit geregelt werden kann, erscheint mir fraglich. Die Techniker werden entscheiden.

Die sämtlichen Erfordernisse, von denen ich hier gesprochen habe, sollten, wenn immer möglich, international einheitlich aufgestellt werden. Auch ist ihre *internationale* Wirkung festzusetzen, aber vielleicht unter Wahrung gewisser Vorbehalte zugunsten einer Nachprüfung der Sache durch die einzelnen Staaten. Möglicherweise aber gelangt man *zu einer internationalen Zentral-Kontrollstelle.*

III.

Zugunsten der Luftschiffunternehmungen muss auch *das Expropriationsrecht* eingeräumt werden; denn es fehlen die juristischen Voraussetzungen, die seine Anwendung rechtfertigen wohl nach den meisten bestehenden Gesetzgebungen nicht, — eventuell ist es zu statuieren. Allein, was muss denn eigentlich hier expropriiert werden? Die Frage erweckt eigenartige Rechtsbilder: ist die Luft zu expropriieren oder ein Durchgangsrecht zugunsten der Luftschiffe zu begründen? Oder ist eine Berechtigung nötig, den Abstieg zur Erde zu vollziehen? Darüber ist kurz folgendes zu sagen.

1. Was die Luft anbetrifft, so liesse sich freilich an der Hand der ältern Theorie sagen, daran stehe dem Eigentümer des auf der Erde befindlichen Grundes und Bodens ein Recht zu.[9]) Die frühere gemeinrechtliche Theorie statuierte nämlich eine unbeschränkte Ausdehnung des Eigentums am Terrain wie unter der Erdoberfläche, so auch am Luftraum bis zum Himmel hinauf („supra coelum"). Dies taten auch die Gesetzgebungen. Das österreichische bürgerliche Gesetzbuch sagt (in § 297), dass zu den unbeweglichen Sachen „Häuser und andere Gebäude mit dem in senkrechter Linie darüber befindlichen Luftraum" gehören. Das zürcherische Privatgesetzbuch bestimmte in seiner alten Fassung, dass der Eigen-

[9]) Besonders charakteristisch sind die Ausführungen von Gesterding, Ausbeute III S. 449, — ich zitierte sie in meiner Schrift, Das Telephonrecht S. 92/93.

tümer auch über den Luftraum oberhalb des Grundstücks seine Herrschaft erstrecken könne (§ 551).

Man hat es, belehrt durch die moderne Technik, schliesslich als eine romantische Idee angesehen, dass der Eigentümer noch dingliche oder Pertinenz-Rechte haben solle in einer Höhe (oder Tiefe), in welcher ihm jedes vernünftige Interesse fehlt. Die angegebene starre Konsequenz des absoluten Eigentumsbegriffes ist in der modernen Zeit gebrochen worden. Übrigens darf auch hier gesagt werden, dass das Privatrecht des Kantons Graubünden schon 1863 der angegebenen Transzendentaljurisprudenz auszuweichen verstanden hat, denn es bestimmte in § 185 folgendes:

> Bei Grundstücken erstreckt sich das Eigentum auf den Luftraum und auf den Boden unter demselben, soweit jener und dieser dem Eigentümer nutzbringend sein können.

Das Bürgerliche Gesetzbuch Deutschlands enthält ebenfalls eine Restriktion; denn § 905 gewährleistet freilich das Recht des Eigentümers auf den Raum über der Oberfläche (und auf den Erdkörper unter der Oberfläche), fügt aber hinzu, dass er Einwirkungen nicht verbieten könne, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, dass er an der Ausschliessung kein Interesse habe. Diesen Beispielen folgte auch das neue schweizerische Zivilgesetzbuch; denn es statuiert in § 667 folgendes:

> Das Eigentum an Grund und Boden erstreckt sich nach oben und unten auf den Luftraum und das Erdreich, *so weit für die Ausübung des Eigentums ein Interesse besteht.*

Mit dieser Norm hat das Recht am Luftraum diejenige Schranke erhalten, die ihm vernünftigerweise zukommen muss.[10]) Wem diese Erkenntnis noch nicht beschieden sein sollte, der wird sie durch die Luftschiffahrt ohne grosse Mühe erlangen. Und mit Recht ist gesagt worden, dass, gestützt auf die zitierte Bestimmung des schweizerischen Zivilgesetzbuches das schutzwürdige Interesse nicht so weit gehe, durchfliegende Luftballons an ihrem Laufe zu hin-

[10]) Ich habe die Notwendigkeit dieser Einschränkung, gestützt auf die technischen Neuerungen, welche auf die Rechtssätze einen veredelnden Einfluss ausüben, schon lange bewiesen. Vgl. dazu die Erörterungen, die in meiner Schrift, Das Telephonrecht S. 93—100, und in meiner Broschüre, Die Anwendung des Expropriationsrechtes auf die Telephonie (Basel 1888) S. 64 u. 65 enthalten sind.

dern.[11]) *Die Luftschiffe befinden sich in der Regel auf einem Luftgebiete, das dem Interessenkreise des Eigentümers gänzlich entrückt ist.* Das schutzwürdige Interesse kann freilich nicht durch eine überall geltende Formel und auch nicht durch eine Luftzone ausgeschieden werden. Jedenfalls aber geht es nicht so weit, dass der Eigentümer ein Nutzniessungsrecht oder Gebrauchsrecht am Luftraum nur nach erfolgter Expropriation einräumen müsste. Er hat eben am Luftraum in der Höhe, in welcher die Luftschiffe durchgehen, überhaupt kein Interesse und daher auch kein Recht, möge man es juristisch so oder anders taufen.

Auch ein Durchgangsrecht beim Abstiege (darf ich im Bilde von einem luftrechtlichen Tret- oder Treppenwegrecht sprechen?) muss von der Luftschiffunternehmung nicht expropriationsweise erworben werden, obwohl ein Luftschiff zufällig oder absichtlich in diejenige Luftsäule geraten kann, auf welche sonst das Interesse des Eigentümers noch hinreicht. Es liegt eben auch hier kein ernsthafter Eingriff vor.

Nun liesse sich freilich noch sagen, dass zwar der Private kein Recht auf den Luftraum habe, wenn sein Interesse versage, dass aber dieses Recht dem Staate zukomme, und dass daher ihm gegenüber die Expropriation vorzunehmen sei. In der Tat hat der interne Staat kraft seiner Souveränität ein staatsrechtliches Recht am Luftraume, und man kann rein theoretisch sagen, es sei sogar unbeschränkt. Indessen ist dies formaler Dogmatismus. Virtuell reicht es nicht weiter, als seine Erhaltung es verlangt. Dieses Interesse geht beim Staate allerdings weiter als dasjenige beim Privaten, weil er eben eine andere Stellung einnimmt als dieser. Ich verweise auf die sanitarischen Massregeln, die Zollinteressen, die Notwendigkeit, sich zu verteidigen. Wie weit geht das Interesse? Ziffermässig oder durch Abgrenzung einer Luftzone kann eine Präzisierung nicht erfolgen.[12]) Aber auch im Staatsrechte muss eine vernünftige Abwägung aller Verhältnisse stattfinden. Das Interesse

[11]) Vgl. dazu Wieland im Kommentar zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch, herausgeg. von Egger, Escher, Reichel, Wächter und Wieland, IV. Bd. 1908 S. 90.

[12]) Die Juristen, welche hier mit Zahlen genauer rechnen wollen, variieren dabei sehr. Rolland, La télégraphie sans fil et le droit des gens in Revue générale de droit international public XIII. S. 68, meint, die Höhe, bis zu welcher der Staat reglementieren und disponieren könne, betrage 330 m (Höhe des Eiffelturms). v. Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechts II. S. 230, hatte vorgeschlagen, den Luftraum bis zu einer Grenze von 1000 m, und zwar von den höchsten Erhebungen des Bodens aus gerechnet als Herrschaftspertinenz anzuerkennen.

des Staates ist auch nicht deswegen unbeschränkt, weil bei der Luftschiffahrt eigenartige Gefahren bestehen, die von den über dem Staatsgebiete schwebenden Luftschiffen (z. B. infolge Herabwerfens) drohen.[13]) Man darf doch wahrhaftig die Ausübung der Luftschiffahrt nicht unmöglich machen.

Ich meine nun weiter hier bei der staatsrechtlichen Frage schon zum voraus auch auf das Völkerrecht hinweisen zu dürfen. Die andern Staaten haben gleiche Rechte am untrennbaren Luftraume, und diese völkerrechtliche Tatsache wirft auch auf den staatsrechtlichen Inhalt des Rechts am Luftraume seine Schatten. *Eventuell* sind die Staaten pflichtig, sich gegenseitig Luftwegservituten einzuräumen.

2. Die Luftschiffe bedürfen auch einzelner Stationen („Aufflugstätten"), ähnlich wie der Verkehr zu Wasser und zu Lande. Diese Anlagen sind teils auf dem Lande anzubringen, wo dies möglich ist, teils im Wasser (auf Seen). Neben den gewöhnlichen Zwecken des Ab- und Aufstieges müssen sie auch dazu dienen, die auf der Fahrt stattgefundenen Verluste an Wasserstoff und Ballast wieder zu ersetzen. Gerade die richtige Wahl dieser Stationen wird eine besondere Schwierigkeit darstellen. Dazu genügen natürlich auch Servituten, zumal vielfach z. B. bei Seen eine Abtretung nicht zu erlangen ist. Im Umfange der erwähnten Bedürfnisse der Stationen ist die Expropriation einzuräumen. Dagegen ist darunter der Fall nicht zu zählen, dass ein Luftschiff neuen Ballastes oder sonstiger beweglicher Objekte (z. B. zu pressanten Reparaturen) bedarf. Die Expropriation ist überhaupt regelmässig auf Immobilien (Abtretung des Eigentums, Einräumung von Servituten) beschränkt.[14]) Aber wenn das Luftschiff in grosser Not ist? Es muss sich zu helfen wissen.[15])

[13]) v. Liszt, Das Völkerrecht, 5. Aufl. § 9 S. 81 und Note 2 nimmt diesen Standpunkt ein. Er fordert „uneingeschränkte Anerkennung der Gebietshoheit".

[14]) Dem Scharfblicke von Bluntschli, Lehre vom modernen Staat, I. Teil, 5. Aufl., I. S. 296 entging übrigens nicht, dass die Expropriation unter Umständen auch auf Mobilien ausgedehnt werden müsste. Die neue Technik, Erfindungen, die erweiterte Kultur und absolut notwendige Bedürfnisse dehnen und wenden die Sätze der Jurisprudenz. Während das B.-G. betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten (1850) die Expropriation auf Immobilien beschränkt (Art. 2 und 17 dürfen nicht anders verstanden werden), spricht das zürcherische Expropriationsgesetz von 1879 die Expropriation auch bezüglich beweglicher Sachen aus, da, wo das öffentliche Wohl es erheischt (§ 1).

[15]) Das Recht denkt freilich auch an die Not. Es stellt gewisse Schutzwehren und Mittel auf, um ihr entgegenzutreten; aber dann geschieht es im Geleise des normalen Zivilrechts und nicht in demjenigen der Expropriation. Man denke z. B. an den Notweg und an den Notbrunnen. Übrigens kann auch die zivilistische und strafrechtliche Lehre des Notstands eingreifen.

Dritter Teil.

Die privatrechtliche und prozessualische Stellung der Luftschiffahrtsunternehmungen.

I.

Welche Rechtsnormen *privatrechtlicher* Ordnung werden bei den Luftschiffahrtsunternehmungen Platz greifen? Die Sache ist nicht sehr schwierig. Eigenartig sind mehr die Tatbestände, die hier in Frage kommen können.

1. Die Rechtsfiguren, um die es sich hier handelt, sind folgende:
   a) der luftrechtliche Transport- oder Passagevertrag, der vom Publikum gegen Lösung eines Luftreisebillets (puristisch eleganter wird man von einem Luftschiffbahnschein oder von einer Luftschiffbahnfahrkarte reden!) eingegangen wird. Die Rechtsposition kann hier verschieden sein bei Probefahrten und Vergnügungsfahrten im Unterschiede zu den gewöhnlichen und regulären Luftschiffahrten.
   b) der luftrechtliche Warentransportvertrag. Es werden hier Analogien mit den Frachtbriefen und Konossementen des Eisenbahn- und Seerechts in Frage kommen.
   c) der luftrechtliche Dienstvertrag mit den Angestellten oder den Luftschiffkommandanten.
2. Eine andere Kategorie wichtiger Verpflichtungen entsteht dann, wenn Schädigungen vorliegen:
   a) bei Kollisionen von Luftschiffen:
      α) unter sich,
      β) gegenüber Dritten.

   Diese Zusammenstösse können in der Luft oder auch auf der festen Erde vorkommen.

b) infolge Werfens von Objekten oder Giessens von Flüssigkeiten von der Höhe der Luft auf die Erde herunter.

In allen diesen Fragen versagt die Rechtswissenschaft nicht, denn sie hat für die zitierten Fälle eine Lösung, und die Gesetzgebung kann auf die meisten Fälle auf dem Wege der Analogie angewendet werden. Was zunächst die vertraglichen Rechte und Pflichten, die aus der Luftschiffahrt hervorgehen, anbetrifft, so enthalten die Gesetzbücher Bestimmungen, die auch für das Luftschiffrecht passen und ohne jede Künstelei darauf angewendet werden können.

Das Rechtsverhältnis der Passagiere unterliegt dem Werkvertrag, das Verhältnis des Warentransports dem Frachtvertrag, das Verhältnis der Angestellten dem Dienstvertrag. Die ausserhalb eines Vertrages entstehenden Verpflichtungen sind nach den Normen über Delikte zu beurteilen. Das gemeine Recht würde übrigens für Schädigungen aus dem Herunterwerfen von Objekten von der Höhe einen theoretisch besonders wirksamen Rechtsbehelf gewähren (actio de effusis et dejectis). Haftbar gegenüber dem Publikum ist die konzedierte Unternehmung.[1] Bei Zusammenstössen der Luftschiffe könnte man die seerechtliche Lehre der Kollisionen und im weitern auch sonst das Seerecht überhaupt zur Grundlage nehmen. Eine Schädigung von Personen und Sachen kann zweifellos auch aus dem blossen objektiven Halten von Luftschiffen erfolgen (wie auch aus demjenigen von blossen Fesselballons — ballons captifs).[2] Damit erhält eine in der Neuzeit vielfach diskutierte Frage im Rechte der Luftschiffahrt neue Nahrung: soll das Prinzip der Kausalität oder der objektiven Veranlassung[3]) gegen die Luftschiffahrtsunternehmungen eingeführt werden? Will man nicht in der angegebenen Weise vorgehen, so erhebt sich sofort die Frage, ob die Luft-

[1]) Ohne Genehmigung des Staats könnte die Konzession weder in ihrer Gesamtheit, noch zum Teil an Dritte abgetreten werden. Vgl. zur Analogie Art. 10 B.-G. betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft von 1872. Vgl. S. 23 oben.

[2]) Ferner ist eine Schädigung möglich, wenn Sondierungsballons zu wissenschaftlichen Zwecken expediert werden. Ich will hier darauf nur im Vorbeiweg hinweisen.

[3]) Ich habe in meiner Schrift, Die Kodifikation des Automobilrechts diese Frage eingehend untersucht (S. 60 ff.) und möchte hier nicht weiter darauf eintreten. Vgl. auch mein Referat am schweizerischen Juristentage, Z. für schweiz. R., N. F. XXVI. S. 479 f. und 664.

schiffahrtsunternehmungen nicht etwa im Sinne des modernen landrechtlichen Transportrechts einer Spezialhaftpflicht unterstellt werden müssen. Und hier bietet sich mit Leichtigkeit eine Anlehnung an dasjenige Recht, welches die Basis für das heutige Transportrecht bildet, zumal wenn man mit der Bezeichnung Luft*schiffer* Ernst macht. Das römische Edikt, auf welches gestützt die intensive Verantwortlichkeit der Eisenbahnen eingeführt worden ist,[4]) spricht von Schiffern, und wenn man daran die juristische Verantwortlichkeit der Eisenbahnen (und in der Schweiz auch der Posten) angelehnt hat, so ist der Schluss gestattet, die Übertragung einer ernsthaften Rezeptumshaftpflicht sei *mit Einschluss des Kontrahierungszwanges* auch auf die Unternehmungen der Luftschiffe gerechtfertigt. In diesem Falle würde dann freilich die alte Kontroverse über die Bedeutung der höhern Gewalt auch in das Recht der Luftschiffahrt übertragen werden. Würde man dabei der von Exner vertretenen Auffassung huldigen, so würde der Begriff bei seiner neuen Verwendung inhaltlich im Vergleich zum Eisenbahnrecht eher etwas eingeengt. Der erwähnte Jurist legt den Schwerpunkt darauf, dass die höhere Gewalt eisenbahnrechtlich nur dann vorliege, wenn ein Ereignis eintritt, das *ausserhalb des Betriebskreises* durch Hereinwirken in denselben einen Schaden verursacht. Und was nun die Luftschiffahrt anbetrifft, so bewegt sie sich in einem Gebiete, das vielen Stürmen, Wettern und Winden unterworfen ist: der Betrieb spielt sich gerade in diesem stellenweise und zeitweise sehr unruhigen Elemente ab. Das Herrschen dieser Elemente bildet für die Luftschiffahrtsunternehmung keine höhere Gewalt, — höchstens der Blitzschlag würde befreiend wirken. Man sieht, dass der erwähnte Begriff im Luftrechte eine neue Färbung annimmt, und es wird sich zeigen, ob seine Präzisierung, wie sie durch Exner erfolgte, im modernsten Verkehrsrechte seine Probe bestehen wird.

In allen diesen Fragen möchte ich nun nicht heute schon eine definitive Meinung aussprechen, sondern nur sagen, dass derjenige, welcher eine Luftschiffahrt gegen Entgelt im lenkbaren Luftschiffe macht, ein Recht auf korrekte Erfüllung des Vertrages

---

[4]) Vgl. über den modernen Eisenbahnediktssatz in meiner Schrift, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten (Leipzig 1888) S. 45. Das heutige Transportrecht zeichnet sich besonders durch die *Rezeptumshaftpflicht* aus.

erlangt, und dass auch in allen andern Richtungen die im Rechte bestehenden Normen Anwendung finden. Wenn die Unternehmung sich mit einem lenkbaren Luftschiffe dem Publikum zur Verfügung stellt, so kann sie auch die juristische Verantwortlichkeit nicht ablehnen. Allerdings muss auch hier wieder erwogen werden, ob nicht eine ziffermässige Einschränkung der Schadenersatzsumme zugelassen werden solle.[5]) Aber, was den Grundsatz anbetrifft, so ist scharf zu beachten, dass von dem neuen Verkehrsmittel des lenkbaren Luftschiffes geredet wird, — es bildet einen Gegensatz zu den nicht lenkbaren Ballons und den Einrichtungen der Aviatik. Nur bei den letztern kann man sagen, dass der Passagier die Gefahr freiwillig übernehme. *Dem modernsten Typus des Luftschiffes kann schon jetzt in bezug auf das gefahrlose Erreichen des Reisezieles eine Betriebssicherheit zuerkannt werden, wie sie kaum einem andern Maschinenfahrzeug zukommt:* dies sagt Zeppelin selbst, und ich denke, er sei ein unparteiischer Zeuge, zumal er seine eigene Integrität bei den Fahrten aufs Spiel setzt.[6])

Der ganze Komplex von Fragen ist von Sachverständigen gemeinsam mit weiteren Beteiligten und mit Juristen zu prüfen. *Vor allem ist es aber angesichts der an keine Grenzmarken gebundenen Luftschiffahrt dringend geboten, die hauptsächlichsten Seiten des Privatrechts der Luftschiffahrt international gleich zu ordnen.* Ein „Reservatrecht" wird einzig gemacht werden müssen für diejenigen Personen, welche im Militärdienste eine Verletzung in Luftschiffen erleiden: hier entscheiden die Militärgesetze und Versicherungsgesetze.

Beiläufig mag noch erwähnt werden, dass eine gegenseitige Tragung von Opfern, die im Seerechte bekannt ist, auch im Luftschiffrechte Platz greifen kann, wenn im Interesse der Sicherheit Frachtgüter und Reisegepäck über Luftbord geworfen werden

[5]) Auch hierüber sprach ich mich in meiner Schrift, Die Kodifikation des Automobilrechts S. 120 u. 121 aus. Die deutsche Reichsregierung hat in dem neuestens vom Reichsjustizamte (Juni 1908) ausgearbeiteten Entwurfe eines Reichsautomobilgesetzes auch gewisse ziffermässige Limitierungen vorgeschlagen. Vgl. Sch. J. Z. 1908 V. S. 27 § 6.

[6]) Zeppelin, Die Eroberung der Luft S. 11/12. Der Erfinder fügt bei, dass sich kein verständiger Grund dafür denken lasse, warum ein Luftschiff der von ihm geschilderten Bauart und Ausstattung nicht so lange fahren sollte, als sein Benzinvorrat vorhalte. Es sei dies ebenso sicher, wie ein erprobter Dampfer fahren könne, soweit als seine Kohlen reichen.

müssen.[7]) Freilich muss dabei wieder Sorge getragen werden, wo das Hinunterwerfen erfolgt; sonst entsteht ein neuer Grund der Haftpflicht.

Endlich sei bemerkt, dass das Luftschiff sich mit der Zeit dem Schiffe auf offener See so sehr nähern kann, dass bei ihm die Frage auftritt, ob es nicht juristisch bezüglich der Haftpflicht als eine Art von Hotel[8]) anzusehen sei, — allein schon die Frage aufwerfen heisst die Zukunft etwas stark eskomptieren.

II.

Das neue Verkehrsmittel ist ganz dazu geeignet, *die internationalen Beziehungen* der Menschen neu zu steigern und zu entfalten. Und wenn auch in den Luftschiffen vorläufig nicht gleich wie auf den Seeschiffen ein Tagblatt mit den durch drahtlose Telegraphie vermittelten Depeschen aufgehängt werden wird, so werden doch auf denselben Rechtsgeschäfte von Angehörigen verschiedener Staaten, bei denen die Anwendung des objektiven Gesetzes in Diskussion geraten kann, abgeschlossen werden. Und so erfährt das internationale Privatrecht hier eine neue Bereicherung. Es wird nun, wie ich bei dieser Gelegenheit sagen möchte, klug sein, den Parteien zu raten, von der Befugnis, sich einem speziellen Privatrechte zu unterwerfen, Gebrauch zu machen; ich empfehle dieses Vorgehen stets der Beachtung der Interessenten, sobald es sich um Verhältnisse auf dem internationalen Boden[9]) handelt.[10])

[7]) Die lex Rhodia de jactu würde damit eine Reise vom Seerecht in das Luftrecht antreten: auch Rechtssätze unterliegen eben einer Wanderung!

[8]) Sie erinnert ein wenig an den Streit darüber, ob die Schlafwagengesellschaften im Sinne eines Beherbergungsvertrages (z. B. im Sinne des § 701 D. B. G. B) als Gastwirte oder nur nach den reglementarischen Bestimmungen der Eisenbahnen haften. Fuld vertritt die Ansicht, dass die Schlafwagen als „rollende Hotels" aufzufassen seien (D. J. Z. 1900 S 227). Dieser Ansicht tritt Reindl (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen XVIII S. 367 bis 377; XXIV S. 195—198; XIX S. 88—90) entgegen. Vergl. auch das. XXIII S. 394/5 ein Urteil des Oberlandsgerichts Köln, in welchem die Konstruktion des rollenden Hotels nicht akzeptiert wurde. Fuld hält seine Meinung aufrecht (das. XXIV S. 324—328).

[9]) Vgl. dazu mein Handbuch, Das internationale Zivil- und Handelsrecht auf Grund der Theorie, Gesetzgebung und Praxis I S. 197; II S. 14 und 15. Natürlich unterliegt der Status der freien Disposition der Parteien nicht.

[10]) Ob die gleiche rechtsgeschäftliche Formel auch noch einmal in einem interplanetarischen oder intersiderischen Verkehre Verwendung finden wird, möchte ich hier nicht entscheiden. Auch will ich an dieser Stelle keine weitern

III.

Was die *zivilprozessualischen* Fragen anbetrifft, so seien hier folgende Bemerkungen gemacht:

1. Bezüglich der Klagen aus Rechtsansprüchen der Personen unter sich gelten die gewöhnlichen Grundsätze.
   a) Bezüglich der Klagen aus Verträgen kommt es auf das Domizil des Beklagten an. Indessen wird es — zumal anlässlich der Vereinbarung über das anzuwendende Privatrecht — klug sein, auch eine prozessualische Wahl (Election de domicile) zu treffen.[11]) Dabei könnte vielleicht u. U. (aber nicht immer) dem Gerichte des Hauptsitzes der Luftschiffahrtsgesellschaft der Vorzug gegeben werden. Dabei werden verschiedene Faktoren mitsprechen (Sprache, Distanz, Vertrauen in die Gerichte, Superiorität der Parteienstellung usw.)
   b) Soweit es sich um Rechtsansprüche aus Delikten handelt, die im Luftmeere erfolgen, muss man auf das Domizil des Schädigers oder auf das Gericht des Staates, dessen Flagge das Luftschiff trägt, abstellen.
2. Bezüglich der Klagen gegen die Luftschiffahrtsgesellschaften wird das durch die Flagge bezeichnete nationale Gericht kompetent sein.

Ausführungen darüber machen, da ich nicht gerne zu den Rechtsmystikern gezählt werden möchte. Ich habe über jenes fragwürdige Zukunftsbild in meiner akademischen Rede J. C. Bluntschli und seine Bedeutung für die moderne Rechtswissenschaft (Zürich 1908) S. 36 mehr scherzhaft einige Andeutungen gemacht. Ob auch auf andern Planeten und Gestirnen, welche ähnliche Voraussetzungen bieten, wie die Erde, Menschen wohnen, bleibt vorläufig noch sehr zweifelhaft. Wir müssen uns freilich daran erinnern, dass die tellurische Erde zwar nach der biblischen Darstellung als Mittelpunkt der Schöpfung erscheint, dass sie aber im Wesen und der Wahrheit nach nur ein bescheidener, um die Sonne kreisender Wandelstern ist. Daraus folgt nun freilich noch nicht, dass die auf andern Gestirnen und Planeten allfällig lebenden Menschen durch neue Mittel und Wege (man denke z. B. an die drahtlose Telegraphie, wenn man die Luftschiffe als nicht geeignet ansieht) auch erreichbar seien. Wenn auch vielleicht später ein Kontakt möglich sein dürfte, so liegen zurzeit dafür keine genügenden Indizien vor. Und die Jurisprudenz muss hier abwarten! So kann ich wirklich kein Versprechen darüber machen, eine Schrift über das intersiderische oder interplanetarische Recht zu schreiben!

[11]) Damit würde der Kreis der prorogierten Gerichtsstände in praktischer Weise erweitert, wie er im modernen Rechte vielfach in der Gestalt der Election de domicile vorkommt. Vgl. mein Buch, Das internationale Zivilprozessrecht auf Grund der Theorie, Gesetzgebung und Praxis S. 310 ff.

Indessen ist zu wiederholen (S. 23), dass die Gesellschaften in den Konzessionen als verpflichtet erklärt werden müssen, in jedem Staate, in welchem sie Stationen haben, ein Domizil zu verzeigen.

3. Es wird eine Bestimmung nötig sein über die gegenseitige Exekution der Urteile (auch der Strafurteile?) über luftrechtliche Ansprüche.
4. *Alle diese Fragen sollten international einheitlich geordnet werden.*

IV.

Mit einem Worte will ich an diesem Orte noch die Bemerkung anschliessen, auf welchem Wege *die Exekution* gegen Luftschiffunternehmungen erfolgen kann. Sobald es sich um Verkehrsanstalten handelt, müssen Garantien für die ungestörte, ruhige und sichere Entfaltung des Verkehrs bestehen und störende Zugriffe auf die Luftschiffe dürfen unmöglich geduldet werden. Das Eisenbahnrecht gibt hier das nötige Vorbild in Verbindung mit den abgeschlossenen Staatsverträgen: es ist Vorsorge zu treffen, dass die Luftschiffe (mit Zubehör) kein Gegenstand von Sicherungsmassregeln oder von Spezial-Exekution der Gläubiger bilden können. Der Wertinhalt des Luftschiffeigentums liegt in seiner Zusammenfassung und solange die Unternehmung funktioniert, darf sie in diesem öffentlichen Dienste nicht gehemmt werden.[12])

V.

Die Frage der *vertraglichen Verpfändung* ist damit verwandt. Es handelt sich bei den Luftschiffen um eine konnexe Sache wie bei den Seeschiffen. Auch hier kann das Eisenbahnrecht und weiter das Seerecht zum Vorbilde genommen werden.[13])

Will man nicht alle hier besprochenen Fragen einheitlich durch Staatsvertrag ordnen, so kann man doch einige herausgreifen.

[12]) Vergl. dazu meine Erörterung über die Eisenbahnstaatsverträge in dem Werke von v. Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechts III S. 312. Die internationale Konvention über das Eisenbahnfrachtrecht, die hier verwertet werden kann, trifft in dieser Beziehung Vorsorge.

[13]) Ich verweise auf meine Monographie, Das Pfand- und Konkursrecht der Eisenbahnen (Leipzig 1879) S. 65.

Vierter Teil.

Das auf die Luftschiffe bezügliche Strafrecht.

Vermöge der Erfindung der lenkbaren Luftschiffe erfahren jetzt auch die *deliktischen Taten* eine Ausweitung: es wird ein neuer Standort für die Verübung von Verbrechen geschaffen, und es zeigt sich, darauf gestützt, die Möglichkeit, namentlich auf die tellurischen Rechtsgüter eine ungeheuerliche Wirkung auszuüben, — man denke dabei an die heute so aktuell gewordenen Bomben. Wenn die hier auftauchenden Fragen richtig zur Darstellung gebracht werden wollen, so müssen zunächst die Tatbestände, die hier auftreten können, gruppiert werden, um sie juristisch zu prüfen. An die darüber zu machenden Erörterungen sind noch einzelne Spezialfragen anzureihen.

I.

Die deliktischen Handlungen, die mit dem Luftschiffahrtsrechte zusammenhängen, lassen sich am besten folgendermassen einteilen:

1. Delikte auf Luftschiffen gegen Rechtsgüter, die sich auf ihnen selbst befinden.
2. Delikte von Luftschiffen aus gegen Rechtsgüter, die anderswo lokalisiert sind und zwar:
   a) auf andern Luftschiffen,
   b) auf der tellurischen Erde,
   c) auf Seeschiffen auf offenem Meere, in Küstengewässern oder Seehäfen.
3. Delikte gegen Luftschiffe und zwar:
   a) von andern Luftschiffen aus,
   b) von der tellurischen Erde aus,
   c) vom Meere, von Küstengewässern oder Seehäfen aus.

Wenn man ganz vollständig sein will, so muss man auch noch an Delikte denken, die in staatenlosen Gebieten erfolgen; indessen ist die Besprechung dieses Falles hier nicht gerade dringlich.

Im allgemeinen ist auch zu sagen, dass sich hier ganz ungezwungen eine Anlehnung an die bei Delikten auf dem Meere speziell auf Seeschiffen geltenden Grundsätze ergibt. Im Luftmeere fehlt eben auch eine staatliche Souveränität. Den Schiffen legt man bekanntlich eine Nationalität bei, die durch die Flagge symbolisiert wird, sie gelten dann, wenn sie auf hoher See fahren, kraft juristischer Fiktion, als schwimmende bewegliche Objekte des nationalen Staats, und es kommt deswegen für die darauf begangenen Delikte das Strafrecht des Staates zur Anwendung, dem sie angehören. Bei den Staats- und Kriegsschiffen ergibt sich der Satz ohne weiteres: diese Schiffe *repräsentieren* den Staat. Der Grundsatz steht aber auch fest bei den Privat- und Handelsschiffen.[1]) Der Gedanke, die schwebenden Luftschiffe den schwimmenden Seeschiffen strafrechtlich gleichzustellen, ist auch anderweitig entwickelt worden. Der von Fauchille im Institut de droit international ausgearbeitete Entwurf (Projet de règlement sur le régime juridique des aérostats) schlägt in Art. 15 folgende Bestimmung vor:

> Les crimes et délits commis à bord des aérostats, en quelque partie que ce soit de l'espace, par les gens de l'équipage ou par toutes autres personnes se trouvant à bord, tombent sous la compétence des tribunaux de la nation à laquelle appartient l'aérostat et sont jugés selon les lois de cette nation, quelle que soit la nationalité des auteurs ou des victimes.

Und damit stimmt auch die Ausführung von Grünwald.[2]) Dabei lässt sich aber fragen, ob jene Bestimmung auch gegenüber Privatluftjachten und solchen Luftschiffen gelte, die nicht dem allgemeinen Verkehre dienen (siehe S. 11, oben).

[1]) Vgl. das Urteil des deutschen Reichsgerichts, Strafs. 23 S. 267, und Jungmann, Das deutsche Kauffahrteischiff als Begehungsort strafbarer Handlungen (Diss. 1905). Ferner ist hinzuweisen auf Negropontes, Zuständigkeit der Staaten für die auf dem Meere begangenen Delikte (1894), sowie M. Bernard, Des conflits de souveraineté en matière pénale (Paris 1901) S. 47. Es gibt übrigens eine Reihe von Strafgesetzbüchern, welche den erwähnten Satz speziell aufstellen.

[2]) Vgl. Grünwald, Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung S. 37.

Immerhin sind spezielle Erörterungen vorzubehalten bezüglich der deliktischen Handlungen von Luftschiffen aus gegen

a) Schiffe auf offenem Meere,

b) solche in Küstengewässern.

Weiter ist zu sagen: es gibt einzelne besonders wichtige Straftaten, bezüglich deren sich der Staat eine Strafhoheit vindiziert, auch wenn die Straftat vom Auslande aus durch Ausländer oder Inländer begangen wird. Diese Taten beziehen sich namentlich auf Hochverrat, Münzfälschung und ähnliche Delikte. Fauchille führt in seinem Projekte eine Bestimmung auf, die den in Frankreich geltenden Normen des internationalen Strafrechts entspricht, — sie lautet (Art. 152):

> Toutefois los infractions qui portent atteinte à la sûreté ou à la fortune d'un Etat, telles que conspiration, trahison, fausso monnaie, etc., doivent, en quelque endroit qu'elles aient été commises, être jugées par les tribunaux et selon les lois de l'Etat lésé.

Aus der positiven Gesetzgebung ist hier auf § 4 des deutschen Str.-G.-B. zu verweisen, eine Norm, welche der französischen nahe steht. Andere Gesetzbücher gehen aber viel weiter zugunsten der Anwendung des internen Strafrechts und Prozessrechts.

Endlich ist zu beachten, dass auch das Militärstrafgesetz zur Anwendung gelangen kann, wenn es sich um militärische Luftschiffe handelt.

Im einzelnen bemerke ich zu den oben herausgehobenen Tatbestandseventualitäten:

1.

Hier ist zweifellos die Anwendung des Rechts des Flaggenstaats ganz zutreffend, und es bedarf in dieser Beziehung keiner weitern Ausführungen.

2.

Bez. a. Das Gericht des Flaggenstaats ist auch hier zutreffend und zwar desjenigen Staats, dem das delinquierende Schiff angehört.

Hier bietet sich schon ein Zweifel, der sich auch bei weitern Fällen noch rechtfertigt: soll es nicht auf das Gesetz des Staates ankommen, in welchem der Erfolg (Zwischenerfolg; Enderfolg?)

eintritt. Es waltet ein alter Streit in der Wissenschaft, wie in einem solchen Falle vorzugehen sei, und es bestehen drei Theorien:[3])

1. es entscheide ausschliesslich das im Erfolgstaat geltende Strafrecht,
2. die Handlung sowohl als der Erfolg stehe unter dem betreffenden Strafrecht,
3. es sei ausschliesslich das Strafgesetz der körperlichen Tätigkeit entscheidend.

Nach meiner Ansicht sprechen die bessern theoretischen und praktischen Gründe dafür, nicht auf das Gesetz des Erfolgstaats abzustellen. Es ist aber hier nicht der Ort, um darüber weiter zu reden. Huldigt man in dieser Beziehung einer andern Auffassung, so wird man sie konsequent festhalten müssen.

Bez. b. Hier kommt es richtigerweise auf das durch die Flagge bestimmte nationale Recht an. Aber freilich kann der Staat, dessen Rechtsgüter verletzt werden, dem Prinzip des Erfolges huldigen. Man muss dann eine Wahl treffen.

Bez. c. Wenn von Luftschiffen aus Delikte gegen die Schiffe, die auf offenem Meere schwimmen, begangen werden, so haben wir zwei nationale Gesetze vor uns, die in Betracht kommen:

a) das nationale Gesetz des Staats, dem das Luftschiff kraft der Flagge angehört,

b) das nationale Gesetz des Staats, dem das Seeschiff angehört.

Dies ist die doppelte Wirkung der doppelten Fiktion, und man muss hier in rationeller Weise eine Wahl treffen.

Delikte, die auf Seeschiffen in Küstengewässern verübt werden, unterliegen richtigerweise dem Rechte der Flagge, wenn die Schiffe nur transitieren, und auch hier kommen also, wenn von Luftschiffen aus Angriffe auf Rechtsgüter in solchen Seeschiffen erfolgen, wiederum zwei nationale Gesetze in Frage.

Fauchille macht hier folgenden Vorschlag (Art. 15):

> De même, l'Etat riverain a compétence pour juger les aérostats qui, au mépris de son droit de conservation, ont franchi sa

[3]) Vgl. meine Schrift, Bartolus als Haupt der ersten Schule des internationalen Strafrechts (Zürich 1908) S. 32, und meine Schrift, Die hauptsächlichsten Entwicklungsperioden des internationalen Strafrechts seit der mittelalterlich-italienischen Doktrin (Zürich 1908) S. 29, 34 und 87, 88.

zone d'isolement, se sont livrés à l'espionnage ou se sont soustraits à sa surveillance douanière et sanitaire.

Wenn Delikte auf Handelsschiffen, die sich im Hafen eines auswärtigen Staates befinden, begangen werden, so können sie unterworfen werden:

a) dem Gesetze des betreffenden Territorialstaats,

b) dem Gesetze der Flagge des Schiffes. Man dürfte eben hier vermöge der besprochenen Fiktion von dem Erfolgstaate sprechen.

3.

Hier wiederholen sich schon besprochene Tatbestände, und es ist nur noch von dem einen Falle zu sprechen, da Angriffe von der Erde aus gegen die Luftschiffe und die auf ihnen befindlichen Personen und Güter stattfinden. Diese qualifizieren sich:

a) als Angriffe auf die Sicherheit der Luftstrasse und des Luftverkehrs,

b) als gewöhnliche Delikte.

Bei dem *erstern* Falle frägt es sich, ob dem Luftschiffe ein ähnlicher besonderer Strafrechtsschutz zukommen solle, wie er zugunsten der modernen Verkehrsmittel (Eisenbahnen, Posten usw.) gilt. Der Gedanke des „Friedens", der strafrechtlich auch bei den Strassen und Verkehrswegen geltend gemacht wird, lässt sich in ungezwungener Weise auch auf die luftigen Höhen ausdehnen.

So hat denn auch der Vorentwurf des schweizerischen Strafgesetzbuchs (Juni 1903) Anlass genommen, von dem modernsten Verkehrsmittel unter dem Abschnitte „Verbrechen gegen die Sicherheit des öffentlichen Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehrs" zu sprechen. In Art. 155 wird nämlich folgende Bestimmung vorgeschlagen:

> Wer die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auf Strassen, Wegen oder Plätzen oder die Sicherheit der Schifffahrt *oder der Luftschiffahrt* vorsätzlich so gefährdet, dass dadurch *das Leben von Menschen* in Gefahr kommt, wird mit Gefängnis bestraft.
>
> . . . .

Die Norm wird wiederholt für den Fall der fahrlässigen Handlung.[4]) Sie trifft aber nur zu, wenn die Sicherheit der Luftschiff-

[4]) Bezieht sich der schweizerische Vorschlag neben den Luftschiffen zu allgemeinen Verkehrszwecken auch auf Einzelluftjachten und überhaupt auf

fahrt in Frage gestellt wird. Es handelt sich also um einen für dieses Interesse des Verkehrs statuierten Spezialrechtsschutz.

Er wird z. B. praktisch:

a) bei der Versperrung der Luftstrasse,

b) bei der Bereitung von Hindernissen für die Ausfahrt aus dem Hafen oder der Station und für den Abstieg,

c) bei falschen Signalen bei diesen Anlässen.

Was die *andere* Hypothese (lit. *b.*) anbetrifft, so liesse sich einen Moment fragen, ob nicht das Recht des Flaggenstaates des Luftschiffs zur Anwendung kommen solle. Man könnte dies als eine Konsequenz der von den Seeschiffen übertragenen Fiktion ansehen in Verbindung mit der Theorie des Erfolges, sofern man ihr beitritt. Indessen bin ich der Meinung, dass die soeben erwähnte Fiktion nicht ohne Not ausgedehnt werden soll, und dass daher Angriffe gegen die Luftschiffe eher nach dem Gesetze des Standorts des Täters zu beurteilen sind. In diesen Fällen erscheint im Gegensatz zu denen, in welchen es sich um Delikte von Luftschiffen aus handelt, das Luftschiff mehr als Objekt des Delikts denn als selbständige Örtlichkeit, in welchem ein *Deliktserfolg* eintritt. Unter diesen Umständen erscheint es als zutreffend, die gewöhnlichen gegen die Luftschiffe gerichteten Delikte dem Gesetz des Staates zu unterwerfen, von welchem aus die körperliche Handlung erfolgt. Man kann hier beispielsweise denken an die böswillige Eigentumsschädigung in der Station oder in der Hafenanlage. — Aber auch ein Delikt an Luftschiffen oder Partien derselben kann unter höchst eigentümlichen Umständen — ich meine neben der landläufigen Art — vorkommen. Geht z. B. ein Luftschiff verloren, sei es, dass Bruchstücke oder Teile im Meere oder in Flüssen untergehen, oder auf dem Lande sich niederlassen, so würde die Aneignung ein Delikt enthalten, vorausgesetzt, dass der Eigentümer sie nicht derelinquieren wollte.[5])

---

alle Spielarten von solchen Luftschiffen und Ballons, in welchen sich Menschen befinden? Sollen die kommenden Flugapparate nicht auch in Art. 155 erwähnt werden? — Warum denkt Art. 155 *nur* an Menschen?

[5]) Im Dezember 1907 riss sich der lenkbare Ballon „Patrie" in Verdun los und wurde durch einen Sturm fortgejagt. Das Schiff fand sich in Schottland, aber der andere Teil blieb unauffindbar; wahrscheinlich war er ins Meer gestürzt. Fauchille wirft im Manuel von Bonfils die Frage auf, welche Rechte an solchen Objekten zugunsten derjenigen bestehen, die sie antreffen, und er spricht davon, dass man sie früher nach dem Strandrechte beurteilt hätte, dass

Übrigens wird erwogen werden müssen, ob der ganze Apparat und die Einrichtung der Luftschiffunternehmung (die laut der Ausführung S. 35 als eine Sachgesamtheit oder als eine universitas rerum aufzufassen ist) ***nicht unter den Schutz besonderer Strafnormen gestellt werden soll, wie es bei den Seeschiffen geschieht.*** Ich verweise hier auf Bestimmungen des deutschen Strafgesetzbuchs (§ 90 Nr. 2; 243 Nr. 7; 265; 305; 306 Nr. 2; 322). Was zugunsten der Seeschiffe geschehen ist, rechtfertigt sich bei den ungeheuren Kapitalien, die in den Luftschiffen verkörpert sind, ebenfalls.

II.

Was die strafrechtliche Verantwortlichkeit in subjektiver Beziehung (also den sog. subjektiven Tatbestand) anbetrifft, so sind zwei Bemerkungen zu machen.

1. Ich habe früher (S. 23 und 24 oben) ausgeführt, dass für die Ausrüstung und Inbetriebsetzung, und für den Betrieb selbst bestimmte Vorschriften gemacht werden müssen. Es wird nötig sein, in den Erlassen genau und in zweifelloser Art festzustellen, an wen die Gebote und Verbote sich richten. Man hat dabei unter Vorbehalt technischer Nachprüfung speziell auseinanderzuhalten:

a) den Eigentümer, Besitzer, Halter des Luftschiffes,

b) den Kommandanten des Luftschiffes, den Steuermann,

c) das Arbeiterpersonal.

Man wird im Detail prüfen, welche Vorschriften sich an alle, und welche sich nur an einzelne Personen wenden sollen.

2. Die Erfahrungen, die im Automobilstrafrechte gemacht worden sind, veranlassen mich, hier eine Frage zu berühren, die auf den ersten Blick sehr überraschend sein wird, indessen tue ich es, weil sie im Luftschiffahrtsrechte am Ende auch noch auftreten kann wie im Automobilrechte.

Anlässlich der Schädigungen durch Automobile ist man im deutschen Reiche dazu gelangt, neben dem fehlenden Chauffeur auch den mitfahrenden Besitzer der Bestrafung zu unterziehen, wenn er gewisse *allgemeine* Weisungen, die das Technische nicht

dies aber heute nicht mehr zulässig sei. Das frühere Strandrecht wird jetzt als „pratique honteuse“ angesehen (Bonfils-Fauchille Manuel Nr. 531.6 und Nr. 519 S. 302).

berühren, nicht gibt, z. B. die Geschwindigkeit des Wagens nicht reduzieren lässt, obschon er sieht, dass sie für Menschen und Fuhrwerke usw. gefährlich zu werden droht.[6]) Ich halte diese Praxis für durchaus unrichtig, wenn nicht ein *direktes* Eingreifen durch den Besitzer erfolgt. Es liegt in ihr, wie mir scheint, ein Hinüberspielen zivilrechtlicher Anschauungen in das Strafrechtsgebiet.[7]) Aus dem gleichen Grunde könnte schliesslich auch jeder Passagier im Automobilomnibus zu jener Diligenz verpflichtet werden. Ja die erwähnte Theorie liesse sich überhaupt auf verschiedene weitere Gebiete des Transportrechts, also auch auf das Recht der Luftschiffahrt, ausdehnen immer dann, wenn den Passagieren die Möglichkeit, die Art des Betriebes einer Prüfung zu unterziehen, geboten wäre. Die Anwendung dieser Theorie würde geradezu verheerend wirken. *Den technischen Angestellten darf gar nicht in das Handwerk hineingeredet werden.* Dies gilt beim Automobil wie in der Luftschiffahrt.

III.

Die Erörterung über das auf die Luftschiffahrt anzuwendende Strafrecht bringt eine alte Frage zu neuem, höchst aktuellem Leben: welchem Strafrechte sind die Anstifter, Teilnehmer, Gehülfen, Begünstiger unterworfen, wenn Personen sich eines Deliktes schuldig machen, die sich nicht auf den gleichen Luftschiffen befinden, und die also gemäss der auf die Flagge gestützten Fiktion einem verschiedenen nationalen Rechte unterstehen? Die Frage bedarf der Lösung im Rechte der Luftschiffahrt, und so wird dieses Spezialgebiet vielleicht ein Pionier werden, der dem internationalen Strafrechte die Wege beleuchtet.[8]) Die richtigste Art ist, alle

[6]) D. J. Z. 1908 S. 761. Es handelt sich um ein Urteil des deutschen Reichsgerichts.

[7]) Ich sprach mich in meiner Schrift, Die Kodifikation des Automobilrechts über diese Frage aus (S. 141 u. 142), und später erörterte ich sie noch weiter in einem besonderen Artikel, Das Automobilstrafrecht (erschienen in Automobil-Revue, Bern 1907 S. 379).

[8]) Es liegt nicht ausser dem Bereiche der Möglichkeit, dass sich die Staaten bei der Behandlung der Fragen des Luftschiffahrtsrechts auch näher treten für diejenigen des internationalen Strafrechts überhaupt (wie für die direkte Vereinheitlichung einzelner Strafsätze im Gebiete des Verkehrsrechts). Zuerst könnte gerade der direkte Strafrechtsschutz der Verkehrsmittel an die Reihe kommen, und daran würde sich dann dasjenige der Rechtsgüter des gewerblichen und geistigen Urheberrechts reihen. Ein direktes einheitliches Welt eisenbahnstrafrecht habe ich schon lange befürwortet in meinem Beitrage zu v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts III. S. 315.

Mitschuldigen unter ein einheitliches Strafrecht (und eine einheitliche Strafjustiz) zu stellen, nämlich unter dasjenige der Haupttat: dieses Ziel, dessen Richtigkeit wissenschaftlich schwer zu beweisen wäre, muss international durch Staatsverträge erreicht werden.[9])

IV.

Es gibt noch eine weitere dringliche Aufgabe, an die in einem eventuellen Staatsvertrage ebenfalls gedacht werden muss, die aber allerdings mit der Ordnung betreffend das materielle Strafrecht aufs engste zusammenhängt: die Gerichtshoheit. Sie pflegt in der Regel (aber nicht ausnahmslos)[10]) mit dem anwendbaren Strafrechte zusammenzuhängen.

Eine Art Trennung von inquisitio und accusatio ist im neuen Luftschiffahrtsrechte geboten, insofern als der lokale Richter unter Umständen zu gewissen Vorerhebungen autorisiert erklärt werden kann. — Fauchille schlägt in Art. 15 (am Ende) eine sehr zweckmässige Bestimmung vor, die so lautet:

> Les autorités du pays où atterrit un aérostat sur lequel un fait délictueux a été commis, peuvent, dans le cas même où le fait échappe à la compétence de la juridiction locale, procéder à l'arrestation de l'auteur de l'infraction et accomplir les mesures urgentes nécessaires à l'instruction; elles doivent aussitôt que possible livrer le délinquant à l'Etat compétent pour le juger. Lorsque le fait délictueux a eu lieu à bord d'un aérostat public, les autorités locales n'interviennent que sur la demande écrite du commandant de l'aérostat.

Es ist zu erwägen, ob der Eigentümer (Halter, Betriebsleiter) des Luftschiffes (oder der Unternehmung) nicht als verpflichtet erklärt werden solle, jeden Unfall, der intern und international erfolgt, bei der Behörde des nationalen Staates, die er zuerst auf der Reise beim Abstieg erreichen kann, eventuell bei irgendeiner Behörde oder der nächsten Luftstation anzuzeigen.

---

[9]) Für das *interkantonale* Strafrecht ist zu verweisen auf Art. 4.2 B. G. betr. die Auslieferung von Verbrechern von 1852 und Art. 50 B. G. betr. den Verkehr mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen von 1905.

[10]) Ich habe den bestehenden Rechtszustand kurz in meiner Schrift, Die hauptsächlichsten Entwicklungsperioden des internationalen Strafrechts seit der mittelalterlich-italienischen Doktrin S. 103/107 erörtert.

Fünfter Teil.

Die Luftschiffe und das Völkerrecht.

Indem wir das Gebiet des *Völkerrechts* betreten, müssen wir uns fragen, was hier getan werden könne, um die Interessen der Staaten und diejenigen der Luftschiffahrt, soweit sie international betrieben wird, zu versöhnen und speziell für die Exploitation dieser Verkehrsunternehmung eine vernünftige Ordnung herbeizuführen.[1]) Dabei ist in erster Linie notwendig, dem Völkerrechte der Gegenwart nicht eine zu grosse Belastungsprobe zuzumuten und den Bogen nicht allzustraff zu spannen. Nach meiner Ansicht muss es als unrichtig bezeichnet werden, alle diejenigen kriegsrechtlichen Fragen staatsvertraglich regulieren zu wollen, die bei der Luftschiffahrt und den Ballons entstehen: dies ist bei der Konstellation der politischen Verhältnisse und Allianzen in Europa geradezu eine Utopie. Was ich schon so häufig gesagt habe, gilt hier doppelt und dreifach: in internationalen Dingen muss man Mass halten, und man darf nicht glauben, dass die Zeit gekommen sei, um das mit den Luftschiffen und Ballons zusammenhängende Kriegsrecht umfassend durch Artikel und Paragraphen festzulegen.

[1]) In dieser Beziehung ist wiederum auf die Arbeiten zu verweisen, die früher zitiert worden sind, namentlich auf diejenigen von Fauchille in Annuaire XIX S. 19 und in Revue générale de dr. i. p. VIII S. 414, auf diejenigen von Nys im Annuaire das. S. 86 und in Rev. de dr. i., deux. Série IV S. 501. Ferner ist hier neuerdings aufmerksam zu machen auf Bonfils-Fauchille, Manuel 313—317; S. 859—863 und Mérignhac, Traité de droit public international, II. partie S. 398—410. Zu beachten ist auch der Artikel von Wilhelm, De la situation juridique des aéronautes en droit international im Journal du droit intern. 1891, XVIII S. 440—452. Vergl. endlich hier wiederum Grünwald, Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung (1908).

Wenn wir von dem Geiste grosser Mässigung getragen die völkerrechtliche Seite des Luftschiffahrtsrechts prüfen, so werden wir das von andern Juristen aufgerollte Programm ganz erheblich kürzen.[2])

I.

Nach meiner Ansicht ist zu versuchen, eine Einigung der Staaten darüber herbeizuführen, in welcher Weise die Ausführung und der Betrieb von lenkbaren Luftschiffen als Verkehrs-Unternehmung international gestattet ist, und zwar formell ähnlich, wie es bei der drahtlosen Telegraphie geschehen ist.

Die Frage macht deswegen Schwierigkeiten, weil jeder einzelne Staat ein Recht auf den Luftraum oberhalb seines Gebietes hat.[3]) Dieses Recht reicht beim Staate so weit, als das Interesse seiner Erhaltung geht, und der Eigentümer an Grund und Boden hat ein Recht am Luftraum, soweit sein vernünftiges Interesse reicht. Wie steht nun die Sache völkerrechtlich? Die Antwort kann nur lauten: unter dem Vorbehalte der erwähnten zwei Berechtigungen ist die Luft und der Luftraum völkerrechtlich als frei zu erklären. Dieser Grundsatz muss als neue Analogie zur Freiheit des Meeres proklamiert werden, und in Würdigung der gewichtigen Interessen der internationalen Unternehmungen ist auch das Mass der Rechte der Staaten am Luftraume auf praktische Weise zu begrenzen. Wie soll das geschehen? Es bestehen verschiedenartige Anschauungen darüber, wie die Limitierung vom Standpunkt des Völkerrechts vorgenommen werden soll. Es wurde gesagt:

1. die Schussweite der Geschütze solle hier zugunsten des internen Staates massgebend sein. Allein gegen diese fluktuierende Formel wurde deswegen opponiert, weil die Kanonen und Geschütze verschieden weit gehen (je nach den einzelnen Richtungen),[4]) so dass dann die Luftschiff-

[2]) *In der Hauptsache verweise ich hier wiederum auf den Entwurf des im Anhange abgedruckten Reglements von Fauchille* Art. 8 ff. und 21—28.

[3]) Die Franzosen sprechen von domaine aérien. Unter diesem Titel finden sich einige Ausführungen in dem Werke von Bonfils-Fauchille S. 313—317. Fauchille bestreitet die Existenz eines Eigentumsrechts an der Luft und eines Souveränitätsrechts über dieselbe: er erkennt ein „droit de conservation" an. Vergl. Revue générale du dr. i. p. VIII S. 417, 426, 427. Diese Ausführung ist zutreffend.

[4]) Mérignhac a. a. O. II S. 484/5 und speziell S. 404, Note 2.

fahrt unmöglich werde, zumal das Luftmeer nicht unbegrenzt weit reiche.

2. es komme auf die Analogie mit der Weite des Küstenmeeres an. Allein auch hier wird betont, dass die Luftschiffahrt unterhalb der Schussweite betrieben werden müsse.[5])
3. die Gesichtsweite sei massgebend. Allein die gleiche Opposition macht sich auch hier geltend.[6])
4. eine Luftzone von 1500 *m* sei als nötig zu erachten, von welcher aus erst die Freiheit des Luftraumes zugunsten der Luftschiffahrt bestehe. Dieser Auffassung, welche von Fauchille in dem für das Institut de droit international 1902 ausgearbeiteten Referate vertreten wurde (Art. 8 des Reglements), opponierte Nys, weil die Interessen der Luftschiffahrt verlangen, dass sich die Ballons nicht zu weit von der Erde entfernen. Diese Schutzzone („zone de protection ou d'isolement") geht zu weit. Es ist wichtig, zu konstatieren, dass speziell die Luftschiffe von Zeppelin möglichst niedrig in der Atmosphäre fahren, — eine Tatsache, die mit der bessern Beherrschung der Luftströmung zusammenhängt.

Man kann nun allerdings, wie ich früher (S. 27/28) ausführte, sagen, dass auch die völkerrechtliche Proklamierung der Freiheit der Luft den internen Staat nicht daran hindern könne, Normen über sein umfassendes Recht zu dekretieren. Allein seine Geltendmachung ist faktisch unmöglich, und daher juristisch, wenn ich so sagen darf, bloss sphärenhaft, weil die Ausübung sofort auf die Rechte anderer Staaten influenzieren würde, — diesen Einfluss aber brauchen sich die andern Staaten nicht gefallen zu lassen. Wozu soll also das interne Recht sich Befugnisse schematisch zuschreiben, Normen zu erlassen, die im Luftmeere Bedeutung gegen Personen und Schiffe (die ich hier bildlich personifizieren will) haben sollen, wenn ihm doch die Kraft fehlt, sie geltend zu machen? Das vernünftige Interesse spricht laut dagegen, ein solches Experiment zu machen. Die Sache erinnert mich an das „absolute" Recht des Eigentümers! Es gibt überhaupt kein Recht, das schrankenlos dastünde. Dies gilt auch im Staatsrecht, und die Analogie mit

[5]) Mérignhac II S. 405 meint, der Ausgangspunkt dieser Ansicht sei richtig, allein die Luftschiffahrt würde bei ihrer Adoptierung illusorisch gemacht.

[6]) Das. — Beiläufig gesagt, besteht die Möglichkeit, Photographien herzustellen auf eine Weite von 1500 *m*.

der Lösung im Privatrechte ist auch hier zu verwerten. *Aus diesen Gründen gibt es nur* **einen** *Weg, der gangbar ist: es muss direkt ein internationaler Rechtstitel geschaffen werden, um Verfügungen über das Luftmeer zu treffen, welche das gemeinsame Interesse der Völker wahren.* Und hierin liegt auch die Bedeutung des völkerrechtlichen Grundsatzes, den ich immer wieder betone: die Luft mit dem Luftraume ist frei, d. h. sie steht allen Völkern zur Disposition unter der aufgestellten Reservation der Selbsterhaltung der Staaten. Was ist also zu tun? Man mag über die juristische Konstruktion der Interessengebiete der Staaten, soweit ihre Erhaltung reicht, denken, wie man will, so muss eine vernünftige Verständigung darüber getroffen werden, in welcher Weise die Luftschiffahrt effektiv ausgeübt werden kann. Mit andern Worten: es ist (*eventuell* durch Begründung von Luftservituten) eine völkerrechtliche Einigung[7]) zu erzielen darüber, dass die kollidierenden Interessen wenigstens für die Zeit des Friedens versöhnt werden. Das Recht auf Erhaltung des Staates kollidiert *im Frieden* keineswegs mit einem rationellen Betriebe der internationalen Luftschiffahrt. Das Kriegsrecht aber bricht Friedensrecht.

Mit der entwickelten Auffassung stimmt auch der Beschluss des Institut de droit international. Es nahm in der Sitzung von Gent (1906) über ein „Régime des Aérostats et de la Télégraphie sans fil" folgende Bestimmung an (Annuaire XXI 1906 S. 327—339):

> Art. 1. L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui, en temps de paix (et en temps de guerre) que les droits nécessaires à leur conservation.

Es ist beizufügen, dass das Institut de droit international mit grosser Majorität aussprach, dem internen Staate komme keine volle Souveränität an dem über sein Gebiet hinausragenden Luftraume zu.[8]) *Wenn dieser Satz zugunsten der internationalen Luftschiffahrt in einem Staatsvertrag Aufnahme findet, so ist die Schwierigkeit gelöst.* Ich sehe keinen überzeugenden Grund, ihn für die *Friedenszeit* nicht zu sanktionieren.

---

[7]) Darauf hat schon Mérignhac II. p. S. 405/6 hingewiesen: Dès lors comme relativement à la mer territoriale il serait nécessaire que les Etats s'entendissent pour fixer conventionnellement une limite transactionelle portant l'atmosphère territoriale à la fois assez haut pour garantir les intérêts de l'Etat sous-jacent et assez bas pour respecter ceux de la navigation aérienne.

[8]) Vergl. dazu v. Ullmann in Z. für internat. Priv.- und ö. R. XVI S. 566 und v. Ullmann, Völkerrecht (1908) S. 426/7.

II.

Wenn die prinzipielle Rechtsbasis für die Ausführung und den Betrieb von Luftschiffen geschaffen ist, handelt es sich weiter darum, die Details zu ordnen.

In dieser Beziehung weise ich darauf hin, dass namentlich folgende Punkte international besprochen und geordnet werden müssen.

1. Die Formulierung einer Konzession für den Betrieb internationaler Luftschiffunternehmungen ist nötig. Es müsste hier ein Schema ausgearbeitet werden, — es würde dann intern als eine Normalkonzession bezeichnet werden können. Vgl. S. 23 und 25 oben.

   Es bedarf auch einer völkerrechtlichen Verständigung für die Errichtung von Landungsplätzen (Stationen, Aufflugstätten), sei es, dass die Luftschiffe zu Lande oder im Wasser heruntergelassen werden wollen.
2. Die Qualifikation der Betriebsleiter und Angestellten ist zu bestimmen. Vgl. S. 24 oben.
3. Die privatrechtliche Stellung der Luftschiffunternehmungen ist mit den damit zusammenhängenden Fragen zu ordnen. Vgl. S. 29 oben.
4. Die Anwendung des Strafrechts und die Fixierung der Kompetenz der Gerichte muss festgestellt werden. Vgl. S. 36 oben.

Da ich über diese Verhältnisse gesprochen habe, ist es nicht nötig, an diesem Orte eine weitere Begründung zu geben. Ich füge nur noch bei, dass auch noch das Zeremoniell der Luftschiffe geordnet werden muss.

III.

Was das auf die Luftschiffe anwendbare Kriegsrecht anbetrifft, so ist hier daran zu erinnern, dass an der ersten Friedenskonferenz eine Erklärung angenommen wurde, die folgendermassen lautet[9]:

> Die vertragschliessenden Mächte sind dahin übereingekommen, dass das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen aus *Luftschiffen* oder auf anderen ähnlichen neuen Wegen *für die Dauer von fünf Jahren* verboten ist.[10])

[9]) Vergl. den Abdruck in dem Buche von Gareis, Institutionen des Völkerrechts, 2. Aufl. 1901 S. 308.

[10]) Die Beschränkung auf 5 Jahre erfolgte, weil man glaubte, der Ballon werde innerhalb dieser Frist auch für militärische Operationen genügend ausgebildet sein. Vgl. Linke, Moderne Luftschiffahrt S. 262/3.

Dieses völkerrechtliche Verbot[11]) wurde zwar auch in der zweiten Friedenskonferenz wieder diskutiert, und es wurde eine weitere Erklärung redigiert, die folgendermassen lautet:

> Die Vertragsmächte sind dahin übereingekommen, dass für einen bis zum Schlusse der dritten Friedenskonferenz reichenden Zeitraum das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftschiffen oder auf anderen ähnlichen neuen Wegen verboten ist.

Allein verschiedene Militärmächte lehnten die Erneuerung ab, und so ist die Erklärung der ersten Friedenskonferenz durch Fristablauf dahingefallen, — der Idealismus im Kriege hat seine Grenzen, und dies müssen namentlich auch diejenigen Leute einsehen, die sich vom Pulver fernhalten.

In diesem Zusammenhange ist übrigens auf eine Bestimmung der zweiten Friedenskonferenz in dem Reglement betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges zu verweisen. Art. 25 bestimmt nämlich:

> Es ist untersagt, unverteidigte Städte, Dörfer, Wohnstätten oder Gebäude, *mit welchen Mitteln es auch sei,* anzugreifen oder zu beschiessen.

Der neue (hier von mir unterstrichene) Satz hat auch die Luftschiffe und Ballons im Auge.[12])

Freilich ist nun nicht zu leugnen, dass die Luftballons im Kriege wahrhaft vernichtend wirken können, — man denke an die Bombenballons, zumal ihre Zerstörung von der festen Erde durch Schusswaffen nicht leicht ist.[13]) Darf man aber nicht sagen, das Luftschiff sei der grösste „Pazifist“, den es überhaupt geben könne? Eben aus dem Grunde, weil die neue Institution jene ungeheuerlichen Wirkungen drastisch vor Augen führt: damit wird ein Schrecken vor dem Kriege eingeflösst.

---

[11]) H. W. L. Moederbeck, Die Luftschiffahrt kritisiert S. 103 es deswegen, weil demselben nicht das andere Verbot parallel gestellt wurde, auf die Ballons zu schiessen: „Das Luftschiff durfte beschossen werden, aber vom Luftschiff aus durfte man sich nicht wehren“. Der genannte Autor sprach deswegen die Hoffnung aus, dass sich in Zukunft kein Staat mehr zu derlei Abmachungen bereit finden dürfte. Über die Militärluftschiffahrt und die Organisation derselben in Frankreich, Deutschland, England, Österreich und Russland vergl. A. Hildebrandt S. 161 ff.

[12]) Vergl. Bonfils-Fauchille, Manuel Nr. 1440 2.

[13]) Linke, S. 259, 262.

Nach meiner Meinung ist in dieser Richtung nicht weiter zu insistieren; denn die Militärstaaten werden hier zweifellos nicht nachgeben.

Bei dieser Gelegenheit will ich nur noch *einige Spezialfragen* erwähnen, welche in die kriegsrechtliche Abteilung des Luftschiffrechtes fallen.

Es ist zunächst zu bemerken, dass die Genfer Konvention betreffend die Verwundeten und Kranken, die 1907 an die Stelle derjenigen von 1864 trat,[14]) auch auf den Luftkrieg Anwendung finden kann: damit erreicht sie ihre höchste Entfaltung, nachdem sie vom Landkriege auch auf den Seekrieg ausgedehnt worden ist.[15]) Die analoge Anwendung wird freilich keinen juristischen, wohl aber tatsächlichen Schwierigkeiten begegnen.

Wenn die Luftschiffer im Kriege ertappt werden, so erhebt sich die Frage, ob sie als Spione oder als Kriegsgefangene behandelt werden müssen. Im Jahre 1870 wollte Bismarck mit der Androhung einwirken, dass sie den Spionen gleichgestellt würden.[16]) Nun ist aber zu beachten, dass das wesentliche Element, nämlich die Heimlichkeit, hier fehlt. Im Haag wurde 1899 bei der ersten Friedenskonferenz in die Bestimmungen betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges der Satz aufgenommen, dass nicht zu den Spionen gehören (Art. 29):

> die Personen, die in Luftschiffen befördert werden, um Nachrichten zu überbringen, oder um überhaupt Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen eines Heeres oder eines Gebiets aufrecht zu erhalten.

---

[14]) Vgl. Ullmann, Völkerrecht 1908 S. 482 ff.

[15]) Vergl. Bonfils-Fanchille, Manuel § 1440 s, der bemerkt: La guerre aérienne, le jour où elle sera devenue un fait pratique, exigera aussi la protection des blessés et des malades; il conviendra de lui étendre les dispositions des conventions de la Haye du 29 juillet 1899 et du 18 octobre 1907 pour l'adoption à la guerre maritime des principes de la convention de Genève qui peuvent recevoir leur application à la guerre aérienne.

[16]) Vergl. dazu Wilhelm im Journal du dr. i. XVIII S. 447. Dieser Autor bemerkt: Ce messager d'un nouveau genre possède une monture difficile à poursuivre, mais la course qu'il accomplit à la face du ciel et de l'ennemi ne saurait motiver contre lui, s'il est capturé d'autre traitement que celui du porteur de dépêches franchissant ouvertement les lignes. Damit stimmt auch der Art. 22 Manuel d'Oxford. Vergl. auch Bonfils-Fauchille, Manuel Nr. 1440$_5$ S. 861/2.

Diese Bestimmung finde ich in der neuen Ordnung von 1907 nicht mehr, aber der Begriff der Spione, wie er in Art. 29 gegeben wird, passt auf die Luftschiffer nicht.

Darüber kann kein Zweifel walten, dass den Grundsätzen der Neutralität auch der Luftraum oberhalb des Staatsgebietes unterliegt, dass er nicht für kriegerische Operationen verwendet werden darf und dass keine Luftschiffe in diesen Luftraum steigen dürfen, um die Stellungen und Bewegungen der Kriegführenden zu beobachten, oder um Nachrichten davon und darüber weiterzugeben.[17])

Wenn Neutrale vermittelst der Luftschiffe Kontrebande treiben, die allerdings sachlich in den Lüften begrenzt ist, so haben sie sich der Wegnahme auszusetzen wie bei Seeschiffen. Das Recht der Untersuchung (droit de visite) kann zweifelles durch Luftschiffe bewerkstelligt werden. Die kriegerisch ausgerüsteten Luftschiffer gehören auch zur Kontrebande. Anders sind private Luftschiffe zu behandeln, die den friedlichen Handel vermitteln.[18])

Es besteht wohl heute kein dringendes praktisches Interesse, diese liquiden Fragen zum Gegenstande einer Verständigung zu machen.

---

[17]) Vergl. v. Liszt, Völkerrecht § 9 S. 81.

[18]) Bonfils-Fauchille, Manuel Nr. 1440 5 S. 861.

Schlussbemerkung.

Angesichts der in unmittelbarer Sicht stehenden Einführung der internen und internationalen Luftschiffahrt als allgemeines Verkehrsmittel ist es die Aufgabe der Staaten, in dem daraus hervorgehenden modernsten Gebiete des modernen Rechts rasch zu handeln.[1]) Was unbedingt nottut, ist die Ausarbeitung eines Staatsvertrages[2]) über die in dieser Abhandlung speziell angegebenen Fragen unter Beschränkung auf diejenigen, welche sich an den Betrieb der Luftschiffahrt in der normalen Zeit des Friedens anlehnen, also unter Ausschluss der zur Zeit des Krieges in Verbindung mit diesem Vehikel auftretenden Komplikationen. Dieser Staatsvertrag wird fürwahr ein eigenartiges völkerrechtliches Dokument sein. Einmal ist der Gegenstand des Luftrechtes und der Luftschiffahrt spezifisch neu, ohne Vorbild und ohne Muster, und er ist auch universell: er wendet sich an alle Völker und wird also die Sehnsucht haben, sich zu einem Weltstaatsvertrage auszubauen. Umsichtig entworfen und eingehend begründet, wird er, wenn er sich von weiser Mässigung inspirieren lässt, seinen Weg im Erdenrunde machen und ein Monument dafür bilden, dass menschheitliche Interessen durch zweckmässige Versöhnung der verschiedenen partikulären Interessen menschheitlich gut geordnet werden können.

Aber auch die einzelnen Staaten können ihre Hände nicht in den Schoss legen. Die moderne Luftschiffahrt wird zwar baldigst

[1]) Die Luftschiffahrt verdient zum mindesten die gleiche Eile wie diejenige, die anlässlich der Regelung der drahtlosen Telegraphie entwickelt worden ist.

[2]) Die Institution der drahtlosen Telegraphie ist zum Gegenstande einer internationalen Konvention gemacht worden. Das Material ist in meiner Schrift, Die drahtlose Telegraphie im internen Recht und Völkerrecht (1908) S. 81 abgedruckt.

Auf die Notwendigkeit, die Luftschiffahrt durch Staatsvertrag zu ordnen, hat auch Zeppolin in der mehrfach zitierten Broschüre S. 28 hingewiesen.

den Charakter eines Weltinstituts annehmen, aber sie *kann* sich auch bloss auf das interne Luft- und Staatsgebiet beschränken. Hier müssen, je nach dem Stande der einzelnen Gesetzgebungen, in einzelnen Richtungen Normen geschaffen werden. Aber ich stelle mir die Sache so vor, dass sie nur ein lokaler Abglanz derjenigen Bestimmungen sein werden, welche auf dem kosmischen Gebiete durch internationale Arbeit geschaffen werden. *Den grossen und weiten Blick, mit dem die Dinge hier angesehen werden müssen, wird das Universum und es allein bieten.*

Beilage.

Der von Fauchille ausgearbeitete Reglementsentwurf, betitelt:

PROJET DE RÈGLEMENT
SUR LE
RÉGIME JURIDIQUE DES AÉROSTATS

Dispositions préliminaires.

ARTICLE PREMIER. — Les aérostats sont de deux catégories : publics et privés.

Les aérostats publics, c'est-à-dire affectés au service de l'Etat, sont militaires ou civils. Sont considérés comme militaires tous ballons sous le commandement d'un officier de l'armée de terre ou de mer commissionné par l'autorité militaire et monté par un équipage militaire. Sont considérés comme civils tous ballons sous le commandement d'un fonctionnaire civil de l'Etat et montés par un épuipage à la nomination de l'Etat ou de ses représentants. Les uns et les autres porteront, mais à des endroits différents déterminés à l'article 2, un pavillon ayant la forme d'une flamme.

Tous autres aérostats constituent des ballons privés.

Il importe peu pour la détermination de leur caractère que les ballons soient libres ou captifs, c'est-à-dire reliés par un câble à la terre. Leur forme et le nombre des individus qui composent l'équipage sont de même sans influence.

ART. 2. — Tous aérostats, publics ou privés, doivent porter d'une manière constante, attaché au milieu de leur enveloppe, le drapeau national (1). Les aérostats publics, militaires et civils, arboreront leurs flammes respectives, les premiers sur le côté de leur nacelle et les seconds sur leur enveloppe au-dessous du drapeau national.

ART. 3. — Les aérostats ne peuvent arborer que le drapeau de l'Etat auquel ils appartiennent. Les ballons privés dépendent de l'Etat où ils ont été

(1) Au point de vue aéronautique, les drapeaux des différents Etats ne se distinguent pas par leurs couleurs, mais par leur forme ; il conviendrait donc que les Etats s'entendissent pour fixer chacun la forme de son drapeau.

inscrits sur un registre officiel tenu à cet effet ; l'inscription snr ce registre est subordonnée à l'indigénat du propriétaire, dn commandant et des trois quarts an moins de l'équipage.

Art. 4. — Le commandant d'un aérostat pnblic doit être porteur de sa commission officielle. Les papiers de bord qne les aérostats privés doivent avoir aveo eux sont les suivants : 1° l'extrait de l'inscription sur le registre officiel prévue à l'article 3 ; 2° le rôle d'équipage ; 3° le brevet d'aéronaute, dont doivent être ponrvus le commandant et le premier homme de l'équipage ; 4° le connaissement et le manifeste ; 5° le journal du bord. Les ballons publics et les ballons privés seront en outre porteur d'un manifeste ou patente de santé.

Art. 5. — Tous aérostats, publics ou privés, porteront d'une manière apparente sur leur enveloppe leur nom, le nom abrégé de leur port d'attache et lenr capacité calcnlée d'après lenr grandeur. Les aérostats privés porteront de plus un nnméro d'ordre correspondant sur le régistre où ils auront été immatriculés au nom et au domicile de leur propriétaire. Le port d'attache et le numéro d'ordre seront inscrits en caractères rouges de la hauteur du ballon lui-même.

Art. 6. — Les Etats doivent respectivement se tenir au courant et se communiqner la liste de lenrs aérostats privés, snr laquelle seront mentionnés le nom, le port d'attache, la capacité et lo numéro d'ordre de chaque ballon. Tout Etat transmettra à ses autorités copie des listes ainsi communiquées.

Art. 7. — L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui en temps de paix et en temps de gnerre que les droits nécessaires à leur conservation. Ces droits sont relatifs à la répression de l'espionnage, à la police douanière, à la police sanitaire et aux nécessités de la défense.

PREMIÈRE PARTIE.

Etat de paix.

Art. 8. — La navigation aérienne est, sauf les exceptions et restriotions indiquées aux articles 10, 11 et 12, interdite à moins de 1,500 mètres au-dessus de toutes los parties du territoire continental des Etats et à moins de 1,500 mètres à compter do leur côtes ou des ouvrages de défense installés sur leur rivage.

La zone ainsi fixée porte le nom de zone de protection ou d'isolement.

Art. 9. — Tout aérostat, publio ou privé, qui pénètre dans la zone d'isolement d'un Etat sans observer les prescriptions de l'article 11, 2°, sera suspect d'espionnage.

Les ballons de l'Etat riverain chargés de la police des airs pourront le poursuivre, lo capturer et le conduire à terre.

De même l'autorité du torritoire qui l'aura aperçu anra le droit d'exiger qu'il atterrisse et de tirer sur lui s'il n'obéit pas à cette injonction.

Après l'atterrissage, si les soupçons d'espionnago sont confirmés, il y aura lieu de procéder à l'application des lois et règlements locaux concernant la répression de l'espionnage.

Si, n'obtempérant pas à l'ordre qui lui a été donné par l'autorité du territoire, le ballon essaie de prendre la fuite, l'Etat a le droit de le poursuivre,

de l'arrêter, de le visiter et de le capturer. Cette poursuite cesse dès que l'aérostat est entré dans la zone d'isolement de son Etat ou dans celle d'un autre Etat.

Art. 10. — Les aérostats publics, militaires ou civils, d'un Etat ont le droit de circuler librement dans la zone de protection de cet Etat.

Art. 11. — En dehors des aérostats dont il vient d'être parlé, le passage dans la zone d'isolement est encore autorisé, mais sous certaines conditions :

1° Pour les aérostats qui doivent entreprendre un voyage.

Ceux-ci sont tenus d'avertir l'Etat territorial du moment de leur départ et ne peuvent quitter le sol qu'aux endroits déterminés par les règlements intérieurs de cet Etat. Ils sont soumis à une visite de la part des autorités locales ; celles-ci réclameront des commandants des aérostats publics la déclaration qu'ils n'emportent avec eux rien qui doive porter atteinte au droit de conservation de l'Etat territorial.

2° Pour les aérostats qui sont dans l'intention d'atterrir.

Les aérostats privés sont libres d'atterrir sur le territoire de tous les Etats. Néanmoins, à l'instant où ils pénètrent dans la zone de protection d'un Etat, ils doivent arborer à l'extrémité inférieure de leur nacelle un pavillon de forme ovale, et leur atterrissage ne peut s'effectuer dans chaque Etat qu'aux endroits déterminés par les règlements locaux.

Les aérostats publics ne peuvent atterrir sur le territoire d'un Etat étranger que moyennant l'autorisation de cet Etat obtenue par la voie diplomatique. Cette autorisation déterminera les parties du territoire où l'atterrissage devra avoir lieu. Au moment de leur descente ils arboreront à l'extrémité inférieure de leur nacelle un pavillon de forme ovale.

Toutefois l'atterrissage est absolument libre pour tous ballons, publics et privés, en cas de relâche forcée. Dans ce cas, l'aérostat doit avertir le territoire par un signal de détresse.

Tant que les aérostats demeureront sur le sol d'un Etat étranger, ils devront en respecter les lois et les règlements et s'abstenir de tous actes hostiles ou de nature à compromettre l'ordre et la tranquillité.

Art. 12. — Si les aérostats ont à bord des personnes atteintes de maladies épidémiques ou s'ils proviennent d'un pays contaminé qu'ils ont quitté depuis un temps inférieur à la période d'incubation de la maladie, ils arboreront un pavillon triangulaire à l'extrémité inférieure de leur nacelle. Ils ne pourront jamais approcher de la terre à une distance suffisante pour permettre un débarquement ; après avoir communiqué avec les autorités du sol, ils se rendront dans le lazaret que celles-ci leur auront indiqué.

Art. 13. — Les aérostats déterminés à l'article 11, 2°, qui circulent dans la zone de protection, seront l'objet d'une inspection douanière de la part des ballons publics de l'Etat territorial. Ces ballons s'informeront du contenu de leur manifeste ainsi que du lieu et du moment de leur atterrissage ; ils transmettront par des signaux aux autorités de la terre ces renseignements avec les indications relatives à l'identité des aérostats rencontrés.

Ces aérostats seront à terre l'objet d'une visite détaillée.

Les aérostats publics échappent en principe aux dispositions qui précèdent.

ART. 14. — Les aérostats qui atterrissent dans un pays, s'ils sont transportés par la voie de terre ou par la voie de mer dans leur pays d'origine, sont, tant pour eux que pour leur entier équipement, dispensés des droits d'entrées moyennant la production d'un certificat d'origine délivré par leur autorité nationale. Ce certificat servira indéfiniment pour le même matériel.

ART. 15. — Les crimes et délits commis à bord des aérostats, en quelque partie que ce soit de l'espace, par les gens de l'équipage ou par toutes autres personnes se trouvant à bord, tombent sous la compétence des tribunaux de la nation à laquelle appartient l'aérostat et sont jugés selon les lois de cette nation, quelle que soit la nationalité des auteurs ou des victimes.

Toutefois les infractions qui portent atteinte à la sûreté ou à la fortune d'un Etat, telles que conspiration, trahison, fausse monnaie, etc., doivent, en quelque endroit qu'elles aient été commises, être jugées par les tribunaux et selon les lois de l'Etat lésé.

De même, l'État riverain a compétence pour juger les aérostats qui, au mépris de son droit de conservation, ont franchi sa zone d'isolement, se sont livrés à l'espionnage ou se sont soustraits à sa surveillance douanière et sanitaire.

Les autorités du pays où atterrit un aérostat sur lequel un fait délictueux a été commis peuvent, dans le cas même où le fait échappe à la compétence de la juridiction locale, procéder à l'arrestation de l'auteur de l'infraction et accomplir les mesures urgentes nécessaires à l'instruction ; elles doivent aussitôt que possible livrer le délinquant à l'Etat compétent pour le juger. Lorsque le fait délictueux a eu lieu à bord d'un aérostat public, les autorités locales n'interviennent que sur la demande écrite du commandant do l'aérostat.

ART. 16. — Pour l'application de l'article 15, § 1, sont réservés les principes applicables aux pays de capitulation.

ART. 17. — En cas d'abordage survenu entre des aérostats dans une partie quelconque de l'atmosphère, les tribunaux et les lois compétents pour apprécier et régler les responsabilités sont ceux de l'aérostat abordeur.

ART. 18. — La nationalité des enfants nés à bord d'un aérostat, en quelque partie de l'espace que celui-ci se trouve, est déterminée par la législation de l'Etat auquel appartient le ballon.

ART. 19. — Les règles relatives au cérémonial aérien seront les mêmes en dedans et en dehors de la zone d'isolement des Etats. Les prescriptions applicables sont celles déterminées par la coutume des cas de rencontre de navires sur la pleine mer.

ART. 20. — Un règlement international déterminera les règles concernant les routes à suivre par les aérostats ; la couleur, le nombre, la forme et l'emplacement des fanaux qu'ils tiendront allumés pendant la nuit ; les signaux qu'ils doivent employer pour communiquer entre eux, avec le territoire ou avec les navires ; enfin les secours qu'en cas de danger ils doivent respectivement se donner ou recevoir à terre en cas d'atterrissage forcé et en mer en cas d'accident.

DEUXIÈME PARTIE.

Etat de guerre.

ART. 21. — Les Etats belligérants ont le droit, en quelque partie que ce soit de l'atmosphère, de se livrer à des actes d'hostilité au-dessus de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer ou de la mer qui avoisine leurs côtes.

Il leur est, au contraire, interdit d'accomplir des actes hostiles, susceptibles d'entraîner la chute de projectiles, au-dessus du territoire continental des Etats neutres à quelque auteur que ce soit, et à proximité des côtes de ces Etats dans un rayon déterminé par la force du canon de leurs aérostats.

ART. 22. — La navigation aérienne des Etats neutres est prohibée dans toutes les fractions de l'atmosphère qui domine le territoire d'un pays belligérant ainsi que dans un rayon de 11,000 mètres à compter de ses côtes.

Les aérostats qui contreviendraient à cette prohibition seront soumis aux prescriptions indiqués à l'article 9.

Les aérostats publics et aussi les aérostats privés des nations pacifiques qui voudront atterrir sur le sol d'un pays belligérant doivent en obtenir l'autorisation; ils seront assujettis encore aux règles mentionnées pour le temps de paix dans l'article 11, 2º.

ART. 23. — La guerre en ballons est assujettie aux lois et contrats de la guerre maritime sous réserve des dispositions de la IIe et de la IIIe déclaration de la Haye du 29 juillet 1899.

ART. 24. — Le droit de saisie et de confiscation est reconnu aux belligérants même sur les ballons ennemis qui, par accident ou relâche forcée, tombent sur leur territoire.

ART. 25. — L'équipage de tout ballon ennemi, public ou privé, qui tombe au pouvoir de l'adversaire, est prisonnier de guerre.

ART. 26. — Ne sont pas considérés comme espions de guerre, s'ils sont capturés, les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches et, en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire.

ART. 27. — Relativement au traitement des malades et blessés, l'Institut se réfère à celles des dispositions de la convention de la Haye du 29 juillet 1899 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève du 22 août 1864, qui peuvent recevoir leur application à la guerre aérienne.

Les blessés et les malades belligérants déposés par un aérostat sur le territoire d'un Etat neutre y seront gardés de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre. Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par l'Etat dont ils relèvent ou par celui du ballon qui les a débarqués.

ART. 28. — Les ballons publics des belligérants admis ou échoués sur un territoire neutre ne doivent pas y rester jusqu'à la fin des hostilités; ils peuvent en sortir si deux aérostats ennemis sont prêts à sortir d'un même point de ce territoire, l'un ne doit être admis à le quitter que lorsque l'autre aura déjà dépassé l'atmosphère de l'Etat neutre.

Les seuls actes que les aérostats belligérants peuvent accomplir en territoire neutre sont ceux que réclame l'humanité et qui leur sont indispensables pour atteindre le point le plus rapproché de leur pays ou d'un pays allié au leur pendant la guerre; ils ne doivent rien faire qui puisse augmenter leur puissance militaire, et leur présence ne doit en aucune manière préjudicier à l'Etat neutre: à cet égard l'Institut se réfère aux principes indiqués dans son Règlement voté à la Haye le 23 août 1898 en ce qui concerne la condition des navires de guerre belligérants dans les ports neutres.

TROISIÈME PARTIE.

Règles spéciales aux aérostats captifs et aux aérostats libres non montés.

§ I. — AÉROSTATS CAPTIFS.

ART. 29. — Les aérostats captifs, ayant en général la nationalité du souverain, de droit ou de fait, du territoire auquel ils sont attachés, sont, en temps de paix comme en temps de guerre, soumis aux lois et à la juridiction de ce territoire.

Dans le cas où, par exception, ils ont une nationalité différente, ils doivent être assujettis aux règles suivantes:

1° Sur terre, les ballons privés dépendent des lois et de la juridiction du pays qu'ils dominent, sauf pour les actes qui constituent de simples infractions à la discipline et aux devoirs professionnels de l'aéronaute; les ballons publics sont, au contraire, soumis à l'autorité du gouvernement auquel ils appartiennent, à moins que leur commandant n'ait livré le délinquant aux autorités locales ou demandé leur intervention, ou qu'il ne s'agisse d'actes touchant à la sûreté ou à la fortune de l'Etat territorial.

2° Les faits accomplis dans la nacelle d'un aérostat captif planant au-dessus de la pleine mer ou des eaux territoriales d'un Etat tombent sous la compétence de la justice et des lois du ballon ou de celles du navire auquel il est attaché selon que l'aérostat est public ou privé, quel que soit le caractère public ou privé du navire.

ART. 30. — En temps de paix, les aérostats captifs ne peuvent être installés au-dessus du territoire ou de la mer territoriale d'un Etat à moins de 1,500 mètres des frontières des Etats voisins.

En temps de guerre, les aérostats captifs des neutres ne peuvent être établis sur leur territoire à moins de 10,000 mètres des Etats belligérants. Mais les aérostats captifs des belligérants ont le droit de fonctionner sur leur territoire aux approches mêmes des Etats neutres. Les aérostats captifs belligérants ne peuvent être installés, ni même passer sur le territoire d'un pays neutre.

§ II — AÉROSTATS LIBRES NON MONTÉS.

ART. 31. — Les aérostats libres non montés, qui, sous le nom de *Ballons-Sonde*, ont un but exclusivement scientifique, peuvent circuler librement dans toutes les parties de l'atmosphère.

Ces ballons ont, attachéo à leur nacelle, une plaque méntionnant leur nom, leur domicile, le nom et l'adresse de lour propriétaire ; ils portent à un certain endroit de leur enveloppe un pavillon d'une forme particulière qui indique leur nationalité.

Chaque Etat doit veiller à ce que ses ressortissants respectent les ballons-sonde atterrissant sur son territoire, remplissent le questionnaire placé dans leur nacolle et les renvoie sans délai à leur expéditeur; les formalités douanières seront en ce qui les concerne, simplifiées le plus possible.

Il est désirable que les Etats se constituent en une Union internationale, dont le bureau, établi à .. (Strasbourg), sera charger de réglementer l'usage et le régime des ballons-sonde et de centraliser les renseignements qu'ils sont appelés à recueillir.

ART. 32. — Les ballons libres non montés dont, en temps do guerre, un des belligérants fait usage pour la conduite de ses opérations peuvent être canonnés par l'autre dans les parties de l'atmosphère où les actes d'hostilité sont autorisés.

Mais si ces ballons échappent au tir des troupes belligérantes, les Etats neutres au-dessus desquols ils passent n'ont pas le droit d'y toucher à quelque hauteur qu'ils soient.

Dans le cas ou des ballons de cette nature tombent sur le territoire d'un Etat neutre, les autorités de cet Etat doivent les renvoyer, avec les dépêches et les pigeons voyageurs dont ils peuvent être porteurs, au gouvernement du pays qui les a expédiés.

Prof. Dr. Fr. Meili,

Das internationale Zivil- und Handelsrecht auf Grund der Theorie, Gesetzgebung und Praxis. Ein Handbuch. 2 Bde. (XIX, 405 S. u. VIII, 391 S.) gr. 8°. 1902.
Fr. 24. —, Mk. 20. —,
geb. in 2 Leinenbände Fr. 28. —, Mk. 24. —.

Juristische Novitäten Leipzig:

Die klare und geschickte Behandlung der oft so verwickelten, aber im praktischen Leben immer häufiger werdenden Fälle, in denen es sich fragt, nach der Gesetzgebung welchen Staates sie beurteilt werden müssen, oder in welcher Weise der Widerstreit der verschiedenen Gesetzgebungen durch internationale Vereinbarungen beseitigt werden könnte, macht es für den Theoretiker wie den Praktiker gleich wertvoll.

Schweizerische Zeitschrift für Strafrecht:

Der Verfasser hat seit Jahrzehnten sich dieser Wissenschaft mit Hingabe gewidmet, er hat auch in amtlicher Stellung mitgewirkt an den Versuchen, ein Staatenübereinkommen zustande zu bringen; sein vorliegendes Werk ist also kein „Versuch" auf diesem Gebiete, sondern die reife Frucht arbeitsreicher Jahre.

Bartolus als Haupt der ersten Schule des internationalen Strafrechts. Ein historisches Bild. Festschrift zur Feier des fünfzigjährigen Doktor-Jubiläums des Herrn Staatsrats Dr. Paul Laband, Professor in Strassburg. (54 S. gr. 8° mit 1 Porträt.) 1908.
Fr. 2. —, Mk. 1. 80.

Die hauptsächlichsten Entwicklungsperioden des internationalen Strafrechts seit der mittelalterlich-italienischen Doktrin. Festschrift zur Feier des 70. Geburtstages des Herrn Dr. Richard Schröder, Professor an der Universität Heidelberg. (116 S., gr. 8°.) 1908. Fr. 4. 50, Mk 4. —.

Moderne Staatsverträge über das internationale Konkursrecht. (Separatabzug aus der Festschrift zu Ehren von Ferdinand Regelsberger.) (123 S.) gr. 8°. 1907. Fr. 4. —, Mk. 3. 50.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.